



Das neue Münchener Schauspielhaus.

Architekten: Heilmann & Littmann in München. (Hierzu die Abbildungen auf S. 220 u. 221.)

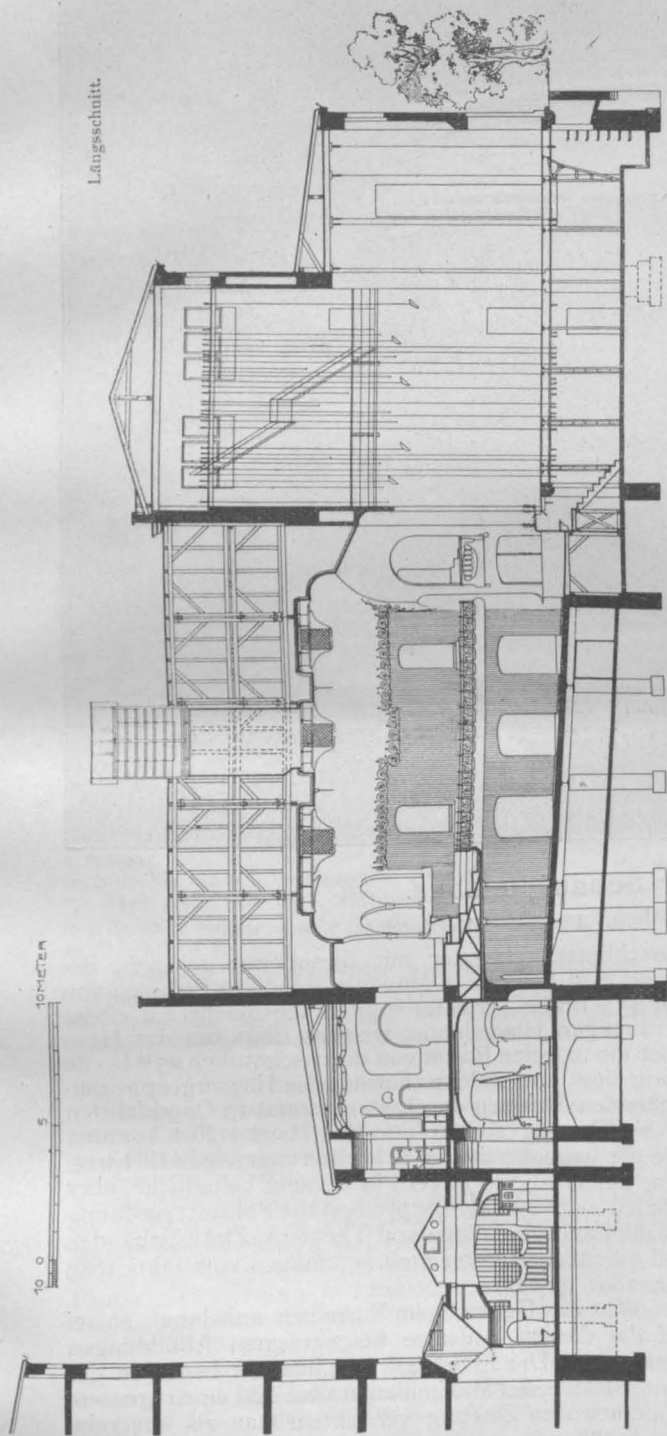
Im Kunstleben Münchens spielt das Münchener Schauspielhaus, eine Stätte zur Pflege der dramatischen Hervorbringungen, welchen die Hofbühnen aus diesen oder jenen Gründen ihre Pforten verschliessen müssen, nach wechselvollen Schicksalen heute eine einflussreiche Rolle. Nachdem dasselbe mehrere Jahre hindurch auf Theatersäle angewiesen war, welche seinem vornehmsten Zwecke, der Pflege des das Pathos verschmähenden intimen Drama's, nur wenig entsprachen, ergab sich, nachdem zugleich die materiellen Lebensbedingungen des Theaters eine Festigung erfahren hatten, die Möglichkeit, diesem eine seinen Zwecken wohl entsprechende, und wenn zunächst auch nicht eigene, so doch dauernde Stätte zu bereiten, als die Besitzer der „Riemerschmidhäuser“, einer an der Maximilianstrasse gelegenen und von der Hildegard-, der Kanal- und der Herrnstrasse umschlossenen Baugruppe, sich bereit erklärten, auf dem fast 2 Tagwerk oder rd. 6800 qm grossen Hinterland dieser Häusergruppe ein Theater zu erbauen und dasselbe auf eine Reihe von Jahren dem Schauspielhause pachtweise zu überlassen.

Mit dem Entwurf und der Ausführung des Gebäudes wurde das Baugeschäft Heilmann & Littmann, G. m. b. H., in München betraut und auf Wunsch der Besitzer des Geländes dem Maler Richard Riemerschmid die dekorative Ausgestaltung des Hauses übertragen. Für den Entwurf war eine Besucherzahl des Theaters von nur 800 Personen zugrunde gelegt, weil die in dem Hause gepflegte Richtung des Drama's eine grössere Zuschauermenge und grössere Räume

ausschliesst. Theater mit dieser nur geringen Besucherzahl können in München schon in Strassen von nur 15^m Breite errichtet werden, umso mehr auf einem geräumigen Hinterlande, welches rings um das Haus noch einen freien Raum von durchschnittlich 25^m Breite übrig liess und welches mit den die Häusergruppe umziehenden Strassen durch insgesamt 13 Durchfahrten in Verbindung steht. Für das Haus selbst konnten alle die baupolizeilichen Erleichterungen gewährt werden, welche die in Bayern in Uebung befindliche, aber offiziell nicht anerkannte preussische Polizeiverordnung für die bauliche Anlage von Theatern, Zirkusgebäuden und öffentlichen Versammlungsräumen vom Jahre 1889 bez. 1891 gewährt.

Was das Gebäude im Einzelnen anbelangt, so sei auf die diesem Aufsätze beigegebenen Abbildungen verwiesen. Die Eingänge zum Theater liegen in der Hauptstrasse, der Maximilianstrasse. Auf einen grossen, monumentalen Eingang verzichtete man als unvereinbar mit dem nur kleinen und einfach geschmückten Theater. Eine Kassenvorhalle mit zwei seitlichen Ausgängen, in der Höhe über dem Erdgeschoss liegen gelassen, verbindet das alte Vorderhaus mit dem Theater. Hinter ihr folgt das Foyer mit den Treppen zu dem einzigen Rang und den Umgängen mit Garderoben. Das Parkett steigt im Verhältniss von 1 : 14,7, ihm folgen, jedoch mit etwas geringerem Gefälle, die Garderobenräume. Die noch bestehenden Höhenunterschiede sind möglichst nicht durch Stufen, sondern durch schiefe Ebenen ausgeglichen. Stehplätze sind im Hause nicht vorhanden, Logenplätze nur am

Proscenium und an der der Bühne gegenüber liegenden Seite des Ranges. Zu bemerken ist, dass Decke und Wandungen des Zuschauerraumes möglichst nieder und kurz gehalten sind, um den Raum klein und intim erscheinen zu lassen. Aus dem Längsschnitt ist ersichtlich, dass die Anlage der Ranglogen dazu benutzt wurde, den Saal künstlich zu verkürzen. So glaubten die Architekten den Forderungen des modernen Drama's, „das nicht mehr auf ein jeden Raum erschütterndes Pathos, sondern auf die feinste und natürlichste Nüance des Dialoges ausgeht“, entgegenzukommen.



Das Haus fasst genau 727 Sitze, davon im Parkett 511, im Rang 152 Klappsitze und in den Logen 64 Stühle. Die Garderoben konnten so reichlich ausgebildet werden, dass für nur 13 Personen 1 lfd. m Garderobetisch zur Verfügung steht und auf 1 qm Bodenfläche vor den Garderoben nur 3,2 Besucher kommen. Das Bühnenhaus ist klein angelegt, es ist dabei aber doch auch mit der Möglichkeit gerechnet, dass die Wandlungen in der dramatischen Kunst wieder ein Repertoire hervorbringen könnten, welches grössere Anforderungen an die Bühne stellt. Deshalb wurde

dem Proscenium auch ein versenktes Orchester vorgelegt, das einstweilen noch mit Sitzen bestellt ist. Die Bühne besteht aus einer 19 m breiten und 8 m tiefen Vorder- und einer 13 m breiten und 6 m tiefen Hinterbühne. Die Maasse der Prosceniums-Oeffnung sind 9,1 : 5,7 m. Die Raumvertheilung ist aus den Grundrissen ersichtlich; die im Gebäude fehlenden Verwaltungsräume sind im Erdgeschoss eines Hauses der Hildegardstrasse untergebracht, durch welches auch der Verkehr zum Bühnenhause stattfindet. Der westliche Theil des das Theater umgebenden Gartenlandes ist den Zwecken des Theaters vorbehalten.

Die Bauausführung schliesst sich den Münchener Verhältnissen an. Die Fundamente und das Kellermauerwerk wurden in Beton, das übrige Mauerwerk in Backstein hergestellt. Alle Zwischendecken sind Betondecken zwischen Eisenträgern, die Dachstühle sind aus Holz, erhielten aber im Zuschauerraum und auf der Bühne einen Schutz durch Rabitz- bzw. Monierdecken. Die Konstruktion des Balkons des I. Ranges erfolgte nach den Berechnungen der Ingenieure Kerstan und Holtze (Firma F. S. Küstermann). Die Fussböden sind unten mit Linoleum, im Rang mit Eichenriemen bedeckt. Der innere Ausbau ist in dekorativer Beziehung das Werk Riemerschmids; unsere Abbildungen deuten ihn an, bei ihm ist indess die Mitwirkung der Farbe ein so wesentliches Element, dass die Ziele des eine künstlerische Sonderstellung beanspruchenden Urhebers aus den Abbildungen allein nicht voll gewürdigt werden können.

Bei den geringen Anforderungen, welche das moderne Drama an die Bühnentechnik stellt, konnte die Bühneneinrichtung sehr einfach gehalten werden. Sie wurde vom Eisenwerke München A.-G., vorm. Kiessling-Moradelli erstellt. Sämmtliche Konstruktionstheile sind aus Eisen, der Belag des Rollenbodens und der Gallerie aus Holz. Die Erwärmung des Hauses erfolgt durch eine Niederdruck-Dampfheizung von Rud. Otto Meyer in München. Die elektrische Beleuchtungsanlage, von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft München ausgeführt, umfasst für das Zuschauerhaus 502 Glüh- und 6 Bogenlampen, für das Bühnenhaus 609 Glüh- und 2 Effektlampen. Die Elektrizität wird den städtischen Werken entnommen. Ein Stehle'scher Regenapparat schützt Schnürboden und Bühne gegen Feuersgefahr, welcher im übrigen sowohl in der Anlage des Gebäudes, wie in seiner konstruktiven Durchführung in weitgehendstem Maasse Rechnung getragen ist. Für die Errichtung des am 20. April eröffneten Theaters wurde eine Bauzeit von nur 10 Monaten und eine gesammte Bausumme von 380 000 M. beansprucht. Von letzterer entfallen bei 16 055 cbm Rauminhalt auf 1 cbm 23,67 M. und auf den Zuschauer 522,70 M.

An den Entwurfsarbeiten waren die Hrn. Arch. Franz Habich und F. Menz wesentlich betheiligt. Die Erd-, Maurer-, Betonierungs-, Rabitz-, Zimmer- und ein Theil der Schreiner-Arbeiten wurden von der Firma Heilmann & Littmann selbst ausgeführt, die Steinmetzarbeiten von Zwisler & Baumeister in Ulm, die übrigen Schreinerarbeiten durch eine Reihe Münchener Meister, darunter die „Vereinigten Werkstätten für Kunst und Handwerk“ und durch Billing & Zoller in Karlsruhe. An mehrere Münchener Firmen waren auch die Schlosser- und Kunstschmiede-Arbeiten übertragen; die Spängler-, Dachdecker- und Kupfer-Arbeiten an Joh. Schneider, die Glaserarbeiten und Spiegel an Lutz, Weiss & Engelhardt und Gebr. Seligmann. Die Stuckarbeiten hatten Maile & Biersch, die Parkettarbeiten J. Hartmann, die Beläge in Holz und mit Wandplatten Kaffel, Hofmann und Odorico. Die Malerarbeiten besorgte Eschle, die Beleuchtungskörper lieferten C. Kramme in Berlin, die Allg. Elektr.-Ges. in München, Steinicken & Lohr und Schwarz & Weigl, das Linoleum Fischer & Sohn, die Stoffe Bernheimer, die Stühle Gebr. Thonet. Die Wasseranlage erstellte Joh. Schneider, die elektr. Anlagen für den Nachrichtendienst Böttcher & Quark. —

Der 3., umfangreichste Hauptabschnitt des Berichtes ist der allgemeinen Bauverwaltung gewidmet, deren Geschäftskreis, wie aus der nachstehenden Darstellung im Einzelnen hervorgeht, ein ausserordentlich vielseitiger ist und stetig zugenommen hat. Die Zahl der Beamten ist infolge des Hinzutritts neuer Verwaltungszweige und der vermehrten Thätigkeit auf den bisherigen Zuständigkeitsgebieten daher auch erheblich angewachsen. Eine wesentliche Aenderung der Organisation hat jedoch nicht stattgefunden, abgesehen von der Trennung der technischen Büreaus der Zentralstelle in zwei selbständige Abtheilungen, für Hochbau und Wasserbau, und ferner abgesehen von einigen Aenderungen bei der Provinzialverwaltung, die hauptsächlich in einer Vereinfachung der Erledigung der wasserbaulichen Geschäfte durch einheitliche Zusammenfassung grösserer Flussgebiete, durch schärfere Abgrenzung der Amtsthätigkeit der Lokalbaubeamten (Beschränkung der Kreisbauinspektoren auf die reinen Hochbaugeschäfte) usw. bestanden haben. Eine Neuerung, die zur Entlastung der höheren Baubeamten dient, ist die Einstellung einer grösseren Zahl technischer Bürobeamten, der Regierungs-Bausekretäre und Bausekretäre. Ebenso hat eine Erweiterung und eine Hebung der Vorbildung der Betriebs- und Aufsichtsbeamten stattgefunden.

Die Gesamtausgaben der Bauabtheilung im vergangenen Jahrzehnt haben etwas über 598 Mill. M. betragen, davon 253 Mill. für das Ordinarium, 154,5 Mill. für das Extra-Ordinarium und schliesslich 190,5 Mill. für ausseretatsmässige, aus Anleihen bestrittene Ausgaben. In dieser Summe sind jedoch von den Hochbauten nur diejenigen einbegriffen, welche für das eigene Ressort, auf eigene Kosten hergestellt sind. Die jährlich aus dem Ordinarium aufzuwendenden Mittel sind dabei namentlich durch die steigende Unterhaltungslast an ausgeführten Bauwerken und Verkehrsanlagen von 23,6 auf 31,4 Mill. M. gestiegen.

Dieser Theil des Berichtes verbreitet sich dann noch über die Besoldungs- und Rangverhältnisse der Beamten, sowie über die soziale Fürsorge für Beamte und Arbeiter.

Unter den Maassregeln zur Förderung des Bauwesens und zur sachgemässen Erledigung der Staatsbaugeschäfte ist die neue, am 1. Dezember 1898 erlassene Dienstanweisung für die Lokalbaubeamten der Hochbauverwaltung zu nennen, der eine gleiche für die noch in Entwicklung begriffene Wasserbauverwaltung noch nicht an die Seite gestellt werden konnte. Von grosser Wichtigkeit für die Lösung der gestellten Aufgaben der Wasserbauverwaltung ist die im Jahre 1891 erfolgte Einrichtung eines besonderen Büreaus für die Hauptnivelements und für Wasserstands-Beobachtungen gewesen, das seitdem eine umfangreiche Thätigkeit ausgeübt hat; werthvoll für das ganze Bauwesen war ferner die Ausführung bauwissenschaftlicher Versuche und die sorgfältige Verfolgung der Arbeiten des Auslandes auf diesem Gebiete durch übersichtliche Veröffentlichung von der Zentralstelle aus, um die Erfahrungen weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Besondere Aufmerksamkeit ist den Maassregeln zur Sicherung und Förderung der Landeskultur-Interessen zugewendet worden. Veranlasst durch die nach den verheerenden Hochwassern Ende der 80er, Anfangs der 90er Jahre erhobenen Klagen, dass die Strom-Regulirungsbauten diese Schäden wesentlich verschuldet hätten, wurde durch Allerhöchsten Erlass vom 28. Februar 1892 der „Wasserausschuss“ zur Untersuchung der Hochwasserverhältnisse in den der Ueberschwemmung ausgesetzten Flussgebieten berufen, der einerseits die Frage zu beantworten hatte, ob thatsächlich durch die Strom-Regulirungsbauten diese Schäden herbeigeführt seien, und welche Aenderungen des Systems bejahenden Falles vorgenommen werden müssten, andererseits, welche Maassregeln zur thunlichsten Verhinderung der Hochwassergefahren und Ueberschwemmungsschäden überhaupt möglich seien. Der Ausschuss hat 1892—1895 die einzelnen Stromläufe bereist und hat nach den Ergebnissen seiner Untersuchungen in der Denkschrift vom 5. Juni 1896 die erste Frage verneint. Zur Beantwortung der zweiten Frage waren umfangreiche Untersuchungen hydrographischer, wasserwirtschaftlicher und wasserrechtlicher Natur erforderlich, die für das Gebiet der Oder, Elbe, Weichsel, Memel und des Pregel abgeschlossen und z. Th. veröffentlicht sind, für Weser und Ems sich dem Abschluss nähern. Um die Arbeiten des Ausschusses in hydrologischer und wasserwirtschaftlicher Beziehung auch weiterhin auf wissenschaftlichem Boden fortsetzen zu können, ist die Bildung einer „Zentralstelle für Gewässerkunde“ angeregt, in der das Bureau des Ausschusses zwecks Verwendung des ge-

schulden Personals demnächst aufgehen könnte. Es würde damit ein lang gehegter Wunsch erfüllt werden.

Die Verbesserung des Hochwasserabflusses der Ströme durch planmässige Beobachtungen, Verbesserungen des Hochwasserprofils in Gemeinschaft mit den Deichämtern und beteiligten Provinzen, sowie der landwirthschaftlichen Verwaltung, ist zu einer dauernden Aufgabe der Wasserbauverwaltung geworden. 21 Mill. M. sind von ihr in der Berichtsperiode für diese Zwecke ausgegeben worden.

Der Hochwasser-Meldedienst hat sich zu einem sehr wichtigen, sorgfältig gehandhabten Verwaltungszweige ausgewachsen, der schon sehr segensreich gewirkt hat. Als ein wichtiges Hilfsmittel zur Verhütung von Schäden bei Eisversetzungen sind in erhöhtem Maasse Eisbrecharbeiten, namentlich auf Weichsel und Elbe, ausgeführt und zu diesem Zwecke die Eisbrechdampfer erheblich vermehrt worden.

Die Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse und die Hebung des Schiffsverkehrs ist nach wie vor eine der wichtigsten Aufgaben der Wasser-Bauverwaltung gewesen. Bei den natürlichen Wasserstrassen ist diese Verbesserung im Laufe der Berichtszeit hauptsächlich durch Ausführung von Regulirungs-Arbeiten erzielt worden, bei welchen man stets auch die Forderungen der Landwirthschaft, nicht allein der Schifffahrt, im Auge hatte. Die Regulirung ist aufgrund vorangegangener eingehender Untersuchung und nach Aufstellung von Denkschriften über die wichtigsten Flussläufe erfolgt. Diese Arbeit fällt meist in die Zeit Ende der 70er, anfangs der 80er Jahre und auch ein grosser Theil der Bauausführungen liegt in dem Jahrzehnt vor der jetzigen Berichtsperiode. Die Kosten der gesammten, damals vorgesehenen Regulirungspläne für Rhein, Ems, Weser, Elbe, Wasserstrassen zwischen Elbe und Oder, Oder-Weichsel, Pregel und Memel schliesst mit nahezu 90 Mill. M. ab. Diese Regulirungen haben sich für Niedrigwasserstände z. Th. nicht als ausreichend erwiesen, sodass eine Nachregulirung aufgrund einer im Jan. 1894 dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Denkschrift beschlossen wurde. Für diese Arbeiten ist ein Gesamtbetrag von 21,25 Mill. M. vorgesehen, von dem allein fast 12 Mill. M. auf die Weichsel entfallen, für welche im Reg.-Bezirk Marienwerder die in der Denkschrift von 1879 vorgesteckten Ziele überhaupt durch die erste Regulirung nicht voll erreicht wurden. Kanalisirungen sind ausgeführt worden, wo durch eine Regulirung die für die Schifffahrt nöthige Tiefe und Breite des Fahrwassers nicht zu erzielen war. Die Vertiefung der kanalisirten Mainstrecke von Frankfurt a. M. bis zum Rhein auf 2,50^m Tiefgang der Schiffe, die Kanalisirung der Fulda auf der 28^{km} langen Strecke Kassel-Münden, die Kanalisirung der Spree innerhalb der Stadt Berlin, schliesslich der oberen Oder auf der 85^{km} langen Strecke von Kosel bis zur Neisse-mündung fällt in die Berichtsperiode. Die Winter- und Schutzhäfen sind um 30 vermehrt bzw. erweitert worden, die Umschlagsplätze haben Vermehrungen und Ausbauten erfahren, wobei auch Gemeinden und Private eine besonders rege Thätigkeit entfalteten. Die Benutzung des weitverzweigten Wasserstrassennetzes ist durch den 1893 von der Bauverwaltung herausgegebenen „Führer auf den deutschen Schifffahrtsstrassen“ und schliesslich auch durch den Uebergang der Verkehrs-Abgaben-Erhebung auf die allg. Bauverwaltung erleichtert worden. Dadurch sind erhebliche Zeitverluste vermieden und die Kosten herabgesetzt worden. Eine besonders wichtige und vom Standpunkte ausgleichender Gerechtigkeit durchaus nothwendige Maassregel war dabei die Aenderung der Binnenschiffahrtsgeldern dahin, dass diese nicht mehr nach der Tragfähigkeit der Schiffe, sondern von dem Gewicht der wirklich beförderten Güter erhoben werden. Die Einnahmen aus den Verkehrsabgaben sind seit der Uebernahme durch die allg. Bauverwaltung von 3 300 000 M. auf 5 359 700 M. im Jahre 1899 gestiegen.

Einen grösseren Abschnitt fällt die Thätigkeit der Bauverwaltung in bezug auf die Ausführung von Hochbauten aus. Die bezüglich der wichtigsten Bauten sind tabellarisch zusammengestellt. Insgesamt sind für die tabellarisch zusammengestellten aus dem Etat der allg. Bauverwaltung ausgeführten und unterhaltenen Dienstgebäude der Zentral- und Provinzial-Behörden 22 873 400 M. verausgabt, worin jedoch die im Bereiche der Wasserbauverwaltung ausgeführten Dienstgebäude eingerechnet sind. Neben dem führten Dienstgebäude eingerechnet sind. Neben dem Landtagsgebäude, das mit 7,66 Mill. M. allein an diesen Kosten theilnimmt, handelt es sich hauptsächlich um Regierungs-Gebäude. Für das Staatsministerium sind

Bauten im Gesamtbetrage von 563 700 M. (Staatsarchive), für das Finanzministerium für kgl. Theater, Gebäude der Steuerverwaltung, sowie Museen und Bibliotheken von 4 323 900 M., für das Ministerium für Handel und Gewerbe für das Ministerialgebäude in Berlin, für Anlagen zum Fachunterrichte bzw. für gewerbliche und technische Zwecke von 1 563 000 M. ausgeführt worden. Die Bauten des Justizministeriums sind von sehr erheblichem Umfange gewesen, sowohl an Dienstgebäuden für Oberlandes-, Land- und Amtsgerichte, als auch an Gefängnissen. Es wurden 30 287 600 M. für diese Zwecke thatsächlich verwendet. Das Ministerium des Inneren erforderte für Erweiterungen des Ministeriums, für Polizei-Dienstgebäude und Strafanstalten 8 076 500 M., das Kultusministerium für Kirchenbauten, höhere Schulen, Seminare und Aluminate, Gebäude für akademischen und Fachunterrichte, schliesslich für Gebäude für Kunst und Wissenschaft die grösste Summe mit über 70 Mill. M. Hieran nimmt der Dom zu Berlin mit einer Kostenanschlagssumme von 10 Mill. M. sowie namentlich die zeitgemässe Umgestaltung und Erweiterung der Gebäude und Einrichtungen der Universitäten und Technischen Hochschulen den Hauptantheil. Für das Ministerium für Landwirthschaft,

von 111 auf 174, für Dampfer von 124 auf 207^t gestiegen. Auf dem Rhein ist beispielsweise die Tragfähigkeit der grössten Rheinschiffe von 1887—97 von 1200 auf 1600^t angewachsen, und zurzeit beläuft sich die grösste Tragfähigkeit eines Rhein-Schleppdampfers bei 2,75^m Tiefgang sogar auf 2340^t. Ueber die Entwicklung des Verkehrs auf den einzelnen Stromgebieten und in den hauptsächlichsten Hafenplätzen giebt das beigegebene statistische Material eingehende Auskunft.

Die umfangreichen Mittheilungen über die Thätigkeit der Bauverwaltung inbezug auf die Ausführung von Wasserbauten können hier nur kurz gestreift werden; sie sind ausserdem aus Einzelveröffentlichungen zum grossen Theile bekannt. Die Regulirungs- und Kanalisirungs-Arbeiten wurden schon kurz berührt. Von den Ausführungen künstlicher Wasserstrassen ist die des Kanales von Dortmund nach den Emshäfen hervorzuheben. Ausserdem ist die Mitwirkung des Minist. d. öff. Arbeiten bei dem Elbe-Trave-Kanal und dem vom Reiche mit einem preussischen Zuschuss von 50 Mill. M. hergestellten Kaiser Wilhelms-Kanal zu erwähnen, welch' letzterer allerdings in das Gebiet der Verbesserung der Seeschiffswege fällt. Als ein hervorragendes Werk auf dem gleichen Gebiete ist der



Das neue Münchener Schauspielhaus Ansicht des Foyers. — Architekt: Rich. Riemerschmid in München.

Domänen und Forsten schliesslich sind für die Akademien, Gebäude in Kurorten, für Generalkommissionen, Gestütsbauten 30 402 800 M. verausgabt worden. Die Gesamtkosten der von der Bauabth. geleiteten Ausführungen haben den Betrag von 168 Mill. M. überschritten.

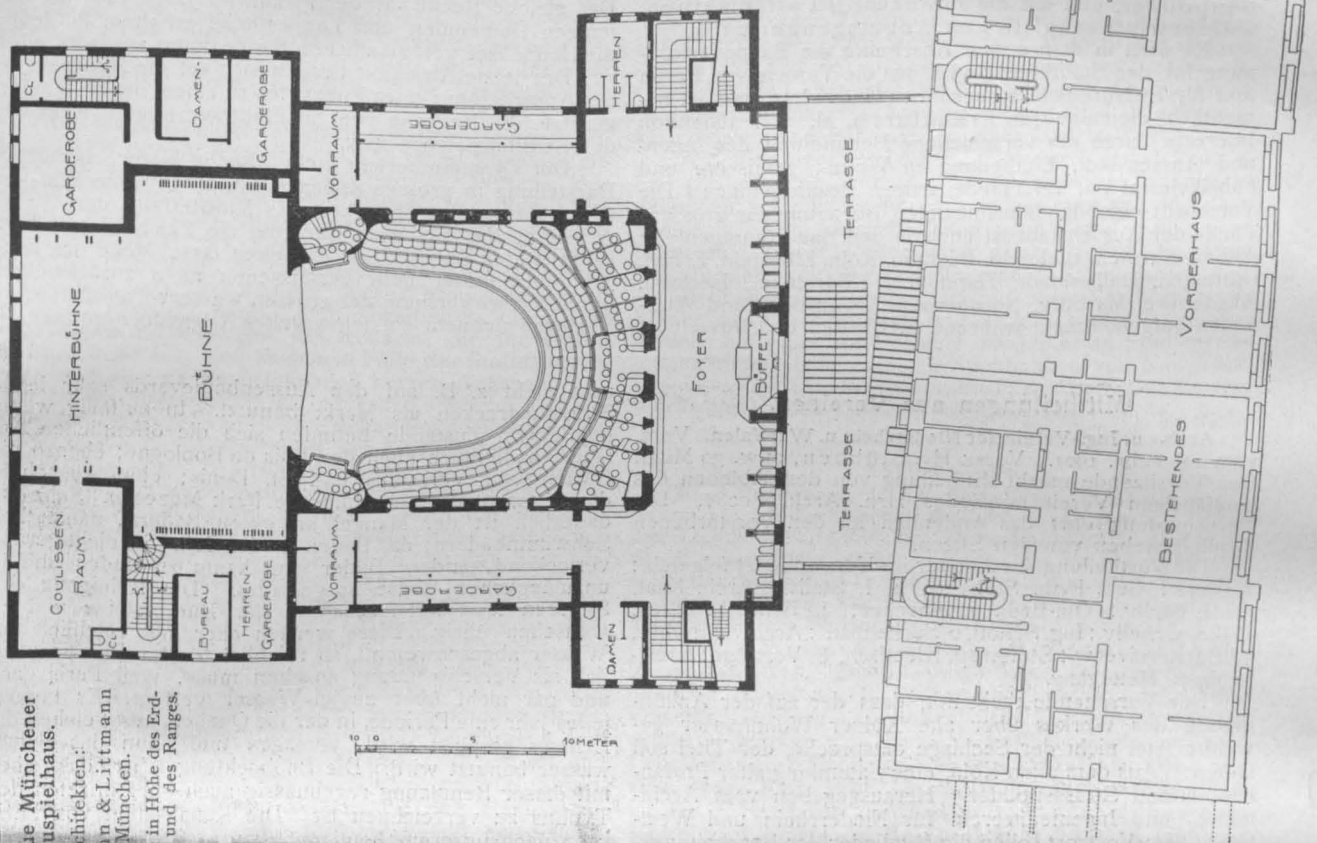
Eine umfangreiche und für die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstrassen wichtige ist die Thätigkeit der Bauverwaltung inbezug auf die Ausführung von Wasserbauten gewesen, für welche in der Berichtsperiode aus dem Ordinarium 147 823 500 M., aus dem Extraordinarium 123 469 400, den ausseretatmässigen Ausgaben 152 667 800, insgesamt also fast 424 Mill. M. verwendet sind. Die Erfolge dieser Bauhätigkeit, welche in einer fortschreitenden Verbesserung und Ausgestaltung der Wasserstrassen und Hafenanlagen bestanden, haben einen weiteren wesentlichen Aufschwung der Binnenschiffahrt in der Berichtsperiode herbeigeführt. Der Verkehr ist nicht nur nach der Zahl der vorhandenen Schiffsgefässe, sondern auch nach der Grösse und Tragfähigkeit wesentlich gestiegen. Letztere hat sich fast verdoppelt und ist im Mittel für Segel- und Schleppschiffe

Königsberger Seekanal hervorzuheben. Der weitere Ausbau der Schutz- und Verkehrshäfen für die Binnenschiffahrt wie auch die Verbesserung der Seeschiffahrts- und Fischereihäfen ist in der Berichtsperiode entsprechend gefördert worden. Besondere Aufmerksamkeit ist auch der Verbesserung der Seeschiffahrtszeichen und der Beleuchtung der Seefahrtswasser zugewendet worden, desgl. dem Schutz der Meeresufer und dem Dünenbau. Die Nothwendigkeit einer besseren Sicherung der ostfriesischen Inseln und namentlich die Erwerbung von Helgoland hat zu Uferschutzbauten in höherem Maasse als sonst Veranlassung gegeben.

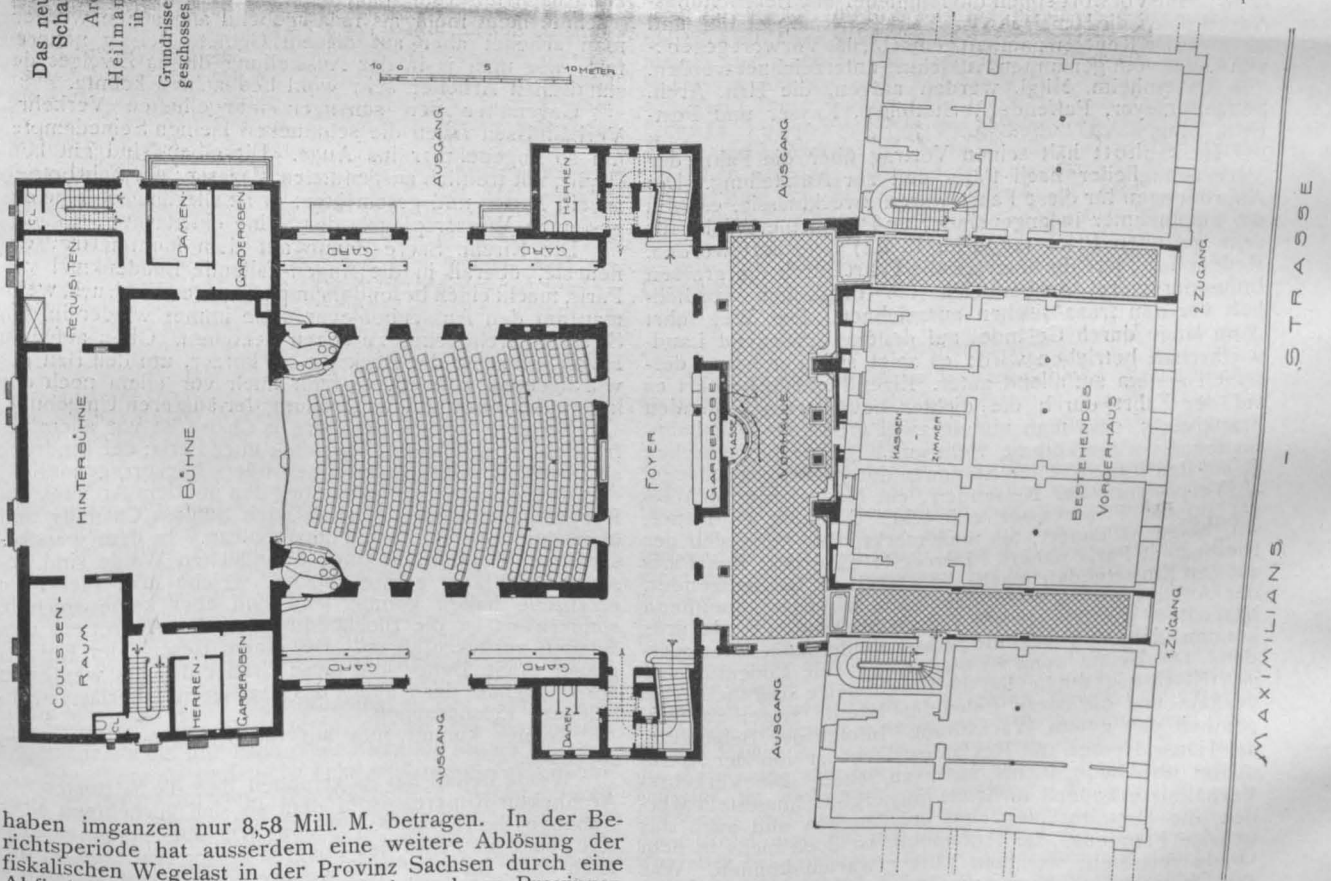
Auf dem Gebiete des Wegebaues ist nach der 1875 erfolgten Abgabe der Staatschassen an die Provinzial-Verbände die Thätigkeit der Bauverwaltung nur noch eine geringe gewesen, um so mehr, als sich auch der Bestand der in Besitz und Unterhaltung des Staates verbliebenen Strecken durch Ablösung der fiskalischen Baulast mehr und mehr verringert hat. Ungeschmälert sind dagegen der Bauabtheilung die Vorbereitung der Wegegesetzgebung, sowie die Oberaufsicht über das gesammte Wegewesen ge-

blieben. Eine Neuordnung der Wegeordnung für die Provinz Sachsen hat 1891 stattgefunden, während eine ähnliche, aber die besonderen provinziellen Verhältnisse berücksichtigende Neuregelung in den anderen Provinzen an deren Widerstand bisher gescheitert ist. Die Aufwendungen der Bauabtheilung für Wegebau haben sich seit 1890 von 1,2 Mill. auf 0,53 Mill. M. verringert und

baulast vom 1. April 1890 bis 31. März 1900 dagegen 280,5 Mill. M. aufgewendet, davon die Rheinprovinz, wo



Das neue Münchener Schauspielhaus.
Architekten:
Heilmann & Littmann
in München.
Grundrisse in Höhe des Erdgeschosses und des Ranges.



haben im ganzen nur 8,58 Mill. M. betragen. In der Berichtsperiode hat ausserdem eine weitere Ablösung der fiskalischen Wegelast in der Provinz Sachsen durch eine Abfindungssumme von 13 Mill. M., in anderen Provinzen von 8 Mill. M. stattgefunden.

Die Provinzialverbände selbst haben für die nach dem Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 übernommene Wege-

1. Mai 1901.

die Wegelast im wesentlichen der Provinzialverwaltung zur Last fällt, über 50 Mill. M. In anderen Provinzen dagegen ruht ein grosser Theil der Wegebaulast auf den

Kreisen und kleineren Kommunalverbänden. Imganzen haben die Kunststrassen in der schon genannten Periode von 79 143 auf 95 945, also um 16802 km zugenommen, d. h. um 21%. Fast die Hälfte der Gesamtsumme fällt auf Kreis-Chausseen, $\frac{1}{3}$ auf Provinzial-Chausseen, der Rest auf Gemeinde- und Guts-Chausseen usw.

Die letzten beiden Abschnitte des Berichtes befassen sich mit der Thätigkeit der Bauverwaltung auf dem Gebiete der Baupolizei, und auf die Mitwirkung bei allgemeinen, wasserwirtschaftlichen Angelegenheiten.

Es wird in dem ersten Abschnitte die Baupolizeiordnung für den Stadtkreis Berlin, für die Vororte von Berlin und für Provinzialstädte berührt. Unter letzteren ist namentlich diejenige für Frankfurt a. M. von 1894 von Interesse durch die verschiedene Behandlung der Innen- und Aussenstadt, Eintheilung in Wohn-, gemischte und Fabrikviertel mit verschiedenartigen Bestimmungen. Die Vorschrift einer landhausmässigen Bebauung für grössere Theile der Aussenstadt ist auch in den Bauordnungen von Altona, Barmen, Bielefeld, Bochum, Köln, Elberfeld, Erfurt, Göttingen, Halberstadt, Hannover, Hildesheim, Iserlohn, Magdeburg, Marburg, Nordhausen, Wandsbeck und Wiesbaden aufgenommen, während in Breslau und Düsseldorf

für einzelne Bezirke die Anlage von Fabriken verboten ist. Besondere Vorschriften sind für Theater, Zirkusbäude, Versammlungsräume für Berlin und auch für die Provinz erlassen, ebenso ist der Feuersicherheit der Hôtels in Kurorten, der Warenhäuser usw. vermehrte Aufmerksamkeit zugewendet. Durch § 6 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 ist den Gemeinden das Recht der Erhebung von Baupolizeigebühren verliehen worden. Das gleiche Recht hat der Fiskus im Jahre 1895 für diejenigen Gemeinden und Landestheile erhalten, in denen die Baupolizei von staatlichen Baubeamten ausgeübt wird.

Der letzte Abschnitt bezieht sich auf die Mitarbeit bei der Ausarbeitung eines Entwurfes zu einem neuen Wassergesetze, die Revision von Schiffahrtsverträgen, Regelung der Schiffahrtswege usw.

Der Gesamtbericht giebt also in klarer, sachlicher Darstellung in grossen Zügen ein übersichtliches Bild von der umfassenden Thätigkeit des Ministeriums der öffentl. Arbeiten, das auf allen Gebieten die Zeichen einer fortschreitenden Entwicklung erkennen lässt. Möge das neue Jahrzehnt hinter dem verfloßenen nicht zurückstehen, durch Verwirklichung der grossen wasserwirtschaftlichen Vorlagen vielmehr ein neues weites Arbeitsfeld eröffnen! —

Mittheilungen aus Vereinen.

Arch.- u. Ing.-Verein für Niederrhein u. Westfalen. Vers. vom 11. Febr. 1901. Vors.: Hr. Stübben, anw. 30 Mitgl. Der Vorsitzende macht Mittheilung von dem Ableben des langjährigen Vereinsmitgliedes Hrn. Arch. Seché. Die Versammlung ehrt das Andenken an den Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Die Vertheilung der Aemter im Vorstande ist folgende: 1. Vors.: Geh. Brth. Stübben, 2. I. Stellv.: Arch. Kaaf, 3. II. Stellv.: Ob.-Brth. Jungbecker, 4. Schriftf.: Arch. Wille, 5. Stellv.: Ing. Schott, 6. Säckelmstr.: Arch. Schreiber, 7. Büchereiverw.: Stdtb insp. Kleefisch, 8. Vorträge: Kreisbauinsp. Mettegang.

Der Vorsitzende theilt mit, dass der auf der Ankündigung des Werkes über alte Kölner Wohnhäuser gewählte Titel nicht der Sachlage entspreche, der Titel soll lauten: „Aus dem alten Köln, eine Sammlung alter Profanbauten und Strassenbilder. Herausgegeben vom Architekten- und Ingenieurverein für Niederrhein und Westfalen“. Im Vorwort sollen die Mitglieder des Bearbeitungsausschusses, die Hrn. Heimann, Schellen, Kaaf, Schilling und Archivar Dr. Keussen namhaft gemacht, das Vorwort gegebenen Falles vom genannten Ausschuss unterzeichnet werden.

Als einheim. Mitgl. werden aufgen. die Hrn. Arch. Schaappmeyer, Paffendorf, Stdtb insp. Kayser und Post-Brth. Bing.

Hr. Schott hält seinen Vortrag über die Fahrt der Vereinsmitglieder nach Paris und zur Ausstellung. Die Anordnungen für diese Fahrt waren zweckmässig, es sind die Theilnehmer in angenehmer und bequemer Weise für sehr geringen Preis (15,30 M. II. Kl.) befördert worden. Redner schildert die interessante Fahrt durch die grossen Industrieviertel, wobei sich die belgischen vortheilhaft vor den französischen auszeichnen. Der Weg führt dann lange durch Gelände, auf denen vorwiegend Landwirtschaft betrieben wird; es zeigt sich der Stand derselben als ein auffallend guter. Eigenthümlich berührt es auf der Fahrt durch die dichter bevölkerten Gegenden Frankreichs, dass man nur an zwei grösseren Eisenbahnstationen vorüberkommt. Sehr auffällig für den Deutschen ist auf den französischen Stationen der vollständige Mangel an Verpflegung der Reisenden, ein Mangel, der sich sogar auf das Trinkwasser erstreckt. Auffällig ist ferner, wie lange es dauert, bis man merkt, dass man sich der Riesenstadt Paris nähert. Der erste Eindruck, den Paris auf den Eintretenden macht, ist ein wenig befriedigender, der Anblick der Strassenbilder kann nicht als anmuthend bezeichnet werden. Selbst die vielberühmten Boulevards können nicht als vornehme Strassenbilder angesehen werden. Die Beleuchtung ist mangelhaft; die Linienführung ist vielfach ungeschmeidig, die Bürgersteige sind theilweise verbaut und die daran stehenden Bäume zeigen das Gegentheil von gutem Wachstum. Infolge der Behängung der Häuserfronten mit Reklameartikeln ist von der Architektur überhaupt nichts mehr zu sehen. Die Verkehrs-Verhältnisse können nicht als mustergiltig hingestellt werden, die Omnibuslinien sind unzulänglich und auch das neueste Fahrzeug, das Automobil, ist doch nicht in dem Grade vertreten, wie man hätte erwarten können. Was uns Deutschen aber noch weniger gefällt, ist das Verbauen der Bürgersteige mit allen möglichen Verkaufsständen und Wirthshausbetrieben. Die früher berühmten Markthallen scheinen nicht mehr für den Marktbetrieb zu genügen;

man sieht z. B. auf den Aussenboulevards sehr lange Strassenstrecken als Markt benutzt. In auffällig wenig gepflegtem Zustande befinden sich die öffentlichen Anlagen, namentlich auch das Bois de Boulogne; ebenso die Gärten von Versailles und St. Denis; eine Ausnahme davon macht der sehr hübsche Park Monceau. Sehr bedauerlich ist der Mangel an guten Bädern, namentlich Schwimmbädern; das Baden in der Seine ist nicht gerade verlockend, andere Bäder sind kaum zu finden und in unzulänglicher Weise ausgestattet. Die Reinigung der Strassen lässt mit Ausnahme der Bürgersteige viel zu wünschen übrig. Diese werden allerdings reichlich mit Wasser abgeschwemmt, so reichlich, dass man es eigentlich als Verschwendung ansehen muss, weil Paris ganz und gar nicht über zuviel Wasser verfügt. Es kommt jedes Jahr eine Periode, in der die Quellen, aus welchen die Leitung gespeist wird, versagen und dann das Seinewasser benutzt wird. Die Beobachtung lehrt, dass aber mit dieser Benutzung regelmässig auch ein Auftreten des Typhus zu verzeichnen ist. Die Kanalisation von Paris kann nach unserem heutigen Stande dieses Zweiges der Technik nicht mehr als massgebend angesehen werden; man arbeitet aber auf diesem Gebiete fleissig neuernd fort, wie man ja in der Ausstellung dieses Zweiges der städtischen Arbeiten sehr wohl beobachten konnte.

Gegenüber den sonstigen mangelhaften Verkehrs-Verhältnissen fallen die schmucken kleinen Seinedampfer um so angenehmer ins Auge. Dieselben sind gut konstruirt, mit trefflich ausgenutzten Maassen; der Fahrbetrieb ist ein flotter und geschickter; er ist allerdings infolge des gestauten Wasserspiegels der Seine ein leichter.

Die Kirche Sacré-Coeur auf dem Montmartre, das neueste, überall in die Augen fallende Baudenkmal von Paris, macht einen besonders imponirenden Eindruck, wenn man auf den Aussenboulevards sie immer wieder in den Strassendurchblicken zu sehen bekommt. Oben auf dem Hügel selbst ist der Blick ein zu kurzer, um den Bau gut würdigen zu können, es fehlt auch vor allem noch der innere Schmuck und die Ordnung der äusseren Umgebung.

Bei dem Besuch des Père la Chaise ist vor allem erfreulich der sehr gute Ueberblick über Paris; der Eindruck als Friedhof selbst ist kein besonders hervorragender.

Redner berichtet dann über den mit dem Architekten-Kongress gemachten Ausflug nach Schloss Chantilly und über den Ausflug nach Fontainebleau. In dem wunderschönen, in altem Zustande befindlichen Walde sind besonders auffällig grosse Blöcke, welche man zuerst für erratische halten könnte. Es sind aber keine solchen, sondern es ist die Blockbildung auf das Auswittern von Spalten zurückzuführen. Bei einem Besuch der Königsgräber in St. Denis sind diese Gräber das am wenigsten ansprechende; der Anblick des Aeusseren hinterlässt nachhaltigere Erinnerungen.

Redner kommt nun auf die Ausstellung selbst zu sprechen.

Wenig Beifall hat es gefunden, dass die Sitzungen des Architektur-Kongresses in dem an sich vornehmen alten Gebäude der Ecole des Beaux-Arts abgehalten worden sind, statt im Palais des Congrès in der Ausstellung, das doch dafür da war. Der Kongress mit seiner Wirkungslosigkeit hat übrigens gezeigt, dass diese Verbindung von Sitzungen mit Ausstellungen ganz unmöglich ist.

Der Vorsitzende dankte dem Redner für die mit grossem Beifall aufgenommene anschauliche Schilderung. —

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 1. April 1901.
Vors. Hr. Beer, anwes. 92 Mitgl., 3 Gäste.

Der Vorsitzende begrüßte zunächst die Versammlung mit einigen Worten des Dankes für die auf ihn gefallene Wahl zum 1. Vorsitzenden, indem er gleichzeitig um rechte Unterstützung aus dem Verein bat und den aus dem Vorstände ausscheidenden Mitgliedern den Dank des Vereins für ihre bisherige Amtstätigkeit aussprach. Er gedachte sodann des verstorbenen Vereinsmitgliedes, des Stadtbauraths a. D. Rospatt, der sich um die Entwicklung des Strassenbaues in Berlin grosse Verdienste erworben habe.

Nach Mittheilung der Eingänge erstattete nunmehr Hr. Bathmann Bericht über den Ausfall eines Monats-Wettbewerbes aus dem Gebiete des Ingenieur-Wesens, den Entwurf zu einem Bahnhofe betreffend. Von den 2 eingegangenen Lösungen erhielt diejenige mit dem Kennwort „Richtungsbetrieb“ ein Vereinsandenken. Als Verfasser wurde Hr. Reg.-Bmstr. Schimpff ermittelt, der für diesen Abend auch einen Vortrag über „Amerikanische Stadtbahnen“ angesagt hatte. Den hochinteressanten, sehr eingehenden Mittheilungen des Redners, die für einen Vortragsabend fast eine zu grosse Fülle des Stoffes boten, entnehmen wir die nachstehenden kurzen Angaben.

Zu den interessantesten Aufgaben, welche der Ingenieur zu lösen hat, gehört die Schaffung geeigneter Verkehrsanlagen, durch welche in den Grosstädten eine bequeme und schnelle Beförderung der Bevölkerung von den Arbeits- zu den Wohnstätten erreicht werden kann. Hierzu dienen bis zu einem gewissen Grade die Strassenbahnen, die aber einen Massenverkehr nicht bewältigen können und in ihrer Schnelligkeit an den übrigen Strassenverkehr gebunden sind, die Stadtbahnen, welche als Hoch- bzw. Tiefbahnen ausgeführt werden können, und ausserhalb der Stadt die Vorortbahnen auf eigenem Bahnkörper, sowie schliesslich die Vorortlinien der Hauptbahnen. Zu einer hohen Entwicklung sind in Amerika schon frühzeitig die Stadtbahnen gelangt, wozu die ungeheure Ausdehnung der Städte, die völlige Trennung von Geschäfts- bzw. Arbeits- und Wohnquartieren besonders beigetragen hat. 1878 wurde die alte Hochbahn in New-York gebaut und ihr folgten weitere derartige Anlagen in anderen amerikanischen Städten. Die Anwendung der elektrischen Strassenbahnen führte dann vorübergehend eine Unterbrechung im Bau von Stadtbahnen herbei, und als dieser wieder aufgenommen wurde, ging man vielfach zum Bau von Untergrundbahnen über. Hierzu zwangen in den meisten Fällen nur die besonderen örtlichen Verhältnisse, und man hat auch an anderen Stellen, z. B. in Boston, an eine Untergrundbahn im Stadtinneren wieder eine neue Hochbahn angeschlossen.

Die Hochbahnen zeichnen sich in allen amerikanischen Städten dadurch aus, dass man auch auf den leinsten Versuch einer architektonischen Ausgestaltung verzichtet hat. Sie kommen aber doch nicht so unangenehm zur Geltung, wie dies bei uns der Fall sein würde, weil die hohen Häusermassen im Stadtinneren erdrückend wirken und an den Vorstadtstrassen ohnehin nichts zu verderben ist. Auf schalldämpfende Mittel, wasserdichte Fahrbahnabdeckung verzichtet man, um möglichst Lichtdurchlässigkeit zu erzielen, was allerdings nothwendig ist, da einzelne schmale Strassen fast in voller Breite von der Hochbahn eingenommen werden. In Boston liegt z. B. ein 8 m breiter Viadukt in einer 14 m breiten Strasse, während es in New-York Strassen giebt, die ganz ausgefüllt werden, sodass die Erdgeschosse ganz im Dunkeln liegen. Das Eisengerüst baut sich auf Säulen auf, die in Entfernungen von etwa 15 m stehen; auf diesen liegen starke Querträger, an welche sich die jetzt meist als einfache Blechträger ausgebildeten Längsträger anschliessen, welche unmittelbar die hölzernen Quer-Schwellen tragen.

Die Haltestellen liegen in Entfernungen von 3–800 m. Sie hatten früher ausschliesslich Aussenbahnsteige, werden jetzt aber auch mit Zwischensteigen ausgeführt. Die Treppen sind nur schmal, nicht nach Richtungen getrennt, was allerdings nur bei der Eigenthümlichkeit des Verkehrs in den amerikanischen Grosstädten, der zu den bestimmten Tageszeiten stets nur nach einer Richtung fluthet, möglich ist. Die Treppen sind meist sehr steil (20 cm Stufenhöhe bei 26 cm Auftrittsbreite). Die Wagenform ist fast überall gleich. Das Wageninnere ist ein grosser Raum, theils mit Längs-, theils mit Querbänken und sehr viel Stehplätzen. Die Eingänge liegen an den Kopfenden an Plattformen, die während der Fahrt mit Gittern abgeschlossen sind. Die Wagen sind meist, soweit schon elektrischer Betrieb eingeführt ist, mit 2 Motoren ausgerüstet, von denen jeder auf die beiden Achsen eines Drehgestelles wirkt. Es wird ausschliesslich Gleichstrom verwendet. Die älteren Hochbahnen, namentlich in New-York, arbeiten übrigens bisher

noch fast ausschliesslich mit Dampfkraft, die Umwandlung ist erst im Gange.

Der Fahrpreis beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung 5 Cents (20 Pfg.). Preisermässigungen irgend welcher Art giebt es dabei nicht. Die Fahrkarten werden meist von der Kontrolle beim Betreten des Bahnsteiges abgenommen. Stellenweise findet sich auch eine Kontrolle durch einen Zählapparat, ohne Ausgabe besonderer Fahrkarten. Die Züge führen 2–5 Wagen und folgen sich in der Zeit des stärksten Verkehrs sehr rasch, in 1–1½ Minuten Abstand. Der Aufenthalt auf den Stationen ist dabei sehr kurz, was dadurch möglich wird, dass Wagenkastenboden und Bahnsteig in einer Gleiche liegen.

Auf allen neueren Linien findet durch Herstellung 3. und 4. Gleise eine Trennung des örtlichen von dem durchgehenden Schnellverkehr statt, sodass man auf schnellste Weise aus den Aussenbezirken nach dem Stadtinneren bzw. umgekehrt befördert wird. Hierauf beruht die grosse Leistungsfähigkeit der amerikanischen Stadtbahnen.

Redner ging dann im Einzelnen unter Vorführung von Plänen und Photographien im Lichtbild, welche letztere er zumeist auf einer im Vorjahre ausgeführten Studienreise aufgenommen hatte, auf die Stadtbahnen von New-York, Brooklyn, Chicago, Boston im Einzelnen ein. Der Vortrag wurde mit reichem Beifall aufgenommen. —

Fr. E.

Vermischtes.

Neue Professuren in der Abtheilung für Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule zu Berlin. Durch den Etat ist bekanntlich für die technischen Hochschulen einem schon lange fühlbaren Bedürfniss entsprechend eine nicht unerhebliche Vermehrung der Lehrstellen bewilligt worden. Für die Technische Hochschule zu Berlin ist von besonderer Bedeutung die Errichtung einer 2. Professur für Wasserbau und einer Dozentenstelle für Eisenbahnbau. Beide Gebiete haben eine solche Ausdehnung angenommen und enthalten eine solche Fülle verschiedenartigen Lehrstoffes, dass hier eine Trennung dringend geboten war, in so vortrefflichen Händen diese Lehrfächer auch bisher bei den Hrn. Prof. Bubendey und Geh. Reg.-Rath Prof. Goering lagen. Im Wasserbau ist der 2. Professur das kulturtechnische, gewerbliche und hygienische Gebiet zugewiesen und man geht wohl nicht fehl, wenn man diese Abgrenzung namentlich auf den Einfluss des Hrn. Landwirthschafts-Ministers zurückführt. (In Hannover ist ebenfalls eine Professur, in Aachen eine Lehrstelle für dieses Gebiet geschaffen.) Dieser Lehrstuhl ist nunmehr dem Reg.- u. Brth. Grantz, bisher Vorsteher des Meliorations-Bauamtes I zu Berlin und Lehrer an der landwirthschaftlichen Hochschule verliehen worden, während die Dozentur für Eisenbahnen dem im Technischen Bureau des Minist. der öff. Arbeiten beschäftigten Hrn. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. Cauer übertragen worden ist, der als Privatdozent bereits über ausgewählte Kapitel aus diesem Gebiete in Charlottenburg gelesen hat. —

Preisbewerbungen.

Wettbewerb Stadthalle Remscheid. Zu dieser mehrfach berührten Angelegenheit erhalten wir die folgende Zuschrift: „Die Besprechung des Urtheils des Preisgerichtes in Sachen der Stadthalle zu Remscheid in No. 23 der Dtschn. Bztg. d. J. giebt den Unterzeichneten, welche dem Preisgericht als Sachverständige angehörten, Veranlassung, auf die Angelegenheit zurückzukommen.“

Die auffällig scharfe Kritik in dem betr. Artikel ist uns nur dadurch erklärlich, dass dem Verfasser derselben nicht die gleichen Unterlagen zur Beurtheilung zu Gebote standen, wie den Preisrichtern. Die Kenntniss aller Verhältnisse hätte zu einer ruhigeren Auseinandersetzung führen müssen.

Zweifelloos von ein und demselben Verfasser waren in einer Mappe zwei Entwürfe eingereicht, bezeichnet mit „Frohsinn, Entwurf I“ und „Frohsinn, Entwurf II“. Beide Entwürfe zeigten eine so grosse Uebereinstimmung, dass sie als Varianten bezeichnet werden konnten. Nun war die Anlehnung der Nordfassade an den Bachmann'schen Entwurf im nichtprämierten Entwurf „Frohsinn I“ eine besonders auffällige, während im Entwurf „Frohsinn II“ diese Anlehnung auf den ersten Blick geringer erschien, was aber bei genauerer Betrachtung zum Theil durch Zuthaten bewirkt wurde, die nicht mit dem Organismus des Bauwerkes in Zusammenhang zu bringen sind. Beispielsweise ist der, dem unmittelbar übernommenen Dachreiter gegenüberstehende freistehende Schornstein des Bachmann'schen Entwurfes, der ohne Zweifel ein charakteristisches Moment der Nordansicht bildet, in beiden Entwürfen Froh-

sinn vertreten, in Fr. I aber durch ein Satteldach mit dem Hauptdach in Verbindung gebracht, das wohl den Umriss der Baugruppe an dieser Stelle ändern soll, jedoch unausführbar und auch in den anderen Ansichten nicht dargestellt ist. Ferner ist der im Entwurf Fr. II unter dem Dachreiter dargestellte Drempel — der in dem Bachmann'schen Entwurfe fehlt — nach der ganzen Konstruktion des Gebäudes in der gezeichneten Art und Höhe nicht möglich und auch in den anderen Ansichten nicht entsprechend dargestellt. Es ist also nicht nur die auffallende Uebereinstimmung mit dem im Bachmann'schen Entwurfe vorhandenen Hauptmotiv die Ursache, weshalb der Entwurf Fr. II als nicht genügend selbständig bezeichnet wurde.

Für die Preisrichter war nach zweitägiger, eingehender Durchsicht der vorhandenen 85 Entwürfe, die fast ausnahmslos originelle und selbständige Lösungen in grösster Mannichfaltigkeit enthielten, gar kein Zweifel vorhanden, dass bezügl. der Nordfassade der Entwurf Fr. I in auffälligster Weise und Fr. II in weitgehendem Maasse sich an den Bachmann'schen Entwurf anlehnten. Es wurde dabei die grundsätzliche Ansicht betont, dass die Veranstaltung von Preisausschreiben unter Aufwendung besonderer Kosten und besonderer Mühe nur geschieht, um neue Anordnungen und Gedanken in Grundriss und Aufbau zu erhalten. Wenn auch in manchen Fällen eine Anlehnung an vorhandene Bauten oder veröffentlichte Entwürfe dem Architekten fraglos gestattet ist, so erachten die Preisrichter jedoch eine solche Handhabung als nicht in der Absicht des Veranstalters eines Preisausschreibens liegend und hielten sich in Verfolg dieser Anschauung für verpflichtet, den Entwurf Fr. II zu beanstanden. Sie waren dazu umso mehr veranlasst, als der Verfasser aus einem erst vor kurzem stattgehabten Preisausschreiben für eine ganz ähnliche Aufgabe geschöpft hatte. Es ist nun in dem Gutachten des Preisgerichtes von dem Entwurf Fr. I nicht weiter die Rede, weil es nicht angebracht erschien, diesen, der wegen einiger Mängel des Grundrisses von der engsten Wahl zurückgestellt wurde, in die Kritik hineinzuziehen. Heute blieb aber zur Begründung des Verfahrens der Preisrichter keine andere Möglichkeit, als auch auf diesen Entwurf und seine Beziehung zu Fr. II eingehend zurückzukommen.

Der betreffende Passus des Gutachtens ist, wie gesagt, abgefasst unter dem Eindrucke, den der Vergleich der beiden Arbeiten mit dem Bachmann'schen Entwurfe auf die Preisrichter ausüben musste. Da nun aber die Ansicht berechtigt ist, dass eine Hineinziehung des nicht prämierten Entwurfs Fr. I hätte vermieden werden müssen, was allerdings unter den obwaltenden Umständen auch dem objektivsten Preisrichter kaum möglich hätte sein dürfen; da wir ferner weit davon entfernt sind, durch eine zu scharfe Kritik einen Fachgenossen zu schädigen, nehmen wir keinen Anstand, die geübte strenge Kritik fallen zu lassen. Dabei muss aber unter Hinweis auf die vorangegangene Beschreibung ausdrücklich betont werden, dass die Anlehnung des Entwurfs Fr. II nach Ansicht der Preisrichter mindestens bis hart an die Grenze des bei einem Wettbewerb Zulässigen geht. —

Prof. Pützer-Darmstadt. Reg.-Bmstr. Hermann-Elberfeld. Stadtbrth. Hertwig-Remscheid.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen General-Regulierungsplan für das Gemeindegebiet der Landeshauptstadt Brunn. Der Gemeinderath der Landeshauptstadt Brunn erlässt zum 25. Januar 1902 einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen General-Regulierungsplan von Brunn, zu welchem die österreichischen Architekten und Ingenieure deutscher Nationalität ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz eingeladen sind. Der Gemeinderath behält sich ausserdem vor, auch andere Architekten und Ingenieure zur Betheiligung am Wettbewerbe besonders einzuladen. Unterlagen gegen 50 Kronen (0,80 Pf.) durch das Brünner Stadtbauamt. Es gelangen ein I. Preis von 8000, ein II. Preis von 4000 und zwei III. Preise von je 2000 Kr. zur Vertheilung; es können jedoch die Preise auch in anderer Höhe verliehen werden. Ausserdem ist ein Betrag von 10000 Kr. dafür ausgesetzt, gelungene Theilentwürfe oder nicht mit Preisen ausgezeichnete Gesamtentwürfe, welche in einzelnen Theilen gelungene Gedanken enthalten, zu erwerben. Die Höhe des hierfür aufzuwendenden Einzelbetrages darf jedoch die Summe von 2000 Kr. nicht überschreiten. Es gelangen nur so viele Preise zur Vertheilung, als zur Auszeichnung geeignete Entwürfe vorhanden sind. Jedoch können die nicht als Preise vertheilten Summen zum Ankauf von Entwürfen benutzt werden. Das Preisgericht wird gebildet aus den Hrn. Ziv.-Ing. Karl Biberle, Baudir. O. Burghart, Stadtbmstr. E. Exner, Arch. Prof. Ferd. Hrach, Stadtbmstr. A. Jelinek, Landesbaudir. H. Kranz,

Stadtbmstr. J. Nebelosteny und Arch. Prof. A. Prastorfer, Ob.-Brth. A. Schüller und Brth. G. Wanderley in Brunn, sowie Arch. Hfrth. A. Prokop, Arch. Reg.-Rth. Cam. Sitte und Brth. A. v. Wielemans in Wien. —

Ein Preisausschreiben des Vereins junger Kaufleute Stettins betrifft den Neubau eines Vereinshauses und wendet sich an deutsche Architekten. Es gelangen 2 Preise von 2000 und 1000 M. zur Vertheilung und es ist in Aussicht genommen, einen dritten Entwurf für 500 M. zu erwerben. Das Preisgericht besteht aus den Hrn. Landesbrth. Drews, Postbrth. Hintze, Stadtbmstr. Meyer und Dir. Müller, sämmtlich in Stettin. Termin ist der 1. Juli 1901. Unterlagen durch Konsul Max Metzler in Stettin, Gr. Oderstr. 8. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Die char. Brthe. Böhmer u. Andersen bei den Intend. des XVII. u. III. Armee-Korps sind zu Int.- u. Brthn. ernannt. — Die Int.- u. Brthe. Ahrendts bei der Int. des IV. A.-K. und Stegmüller, Hilfsref. in der Bauabth. des Kriegsminist. sind z. 1. Okt. d. J. gegenseitig, der Garn.-Bauinsp. Kraus bei d. Int. des VIII. A.-K. ist nach Allenstein und der Garn.-Bauinsp. Kuhse in Bonn ist als techn. Hilfsarb. zur Int. d. VIII. A.-K. versetzt. — Der Wohnsitz des Garn.-Bauinsp. Roessler in Siegburg ist nach Lippstadt verlegt.

Zu Garn.-Bauinsp. sind ernannt die Reg.-Bmstr. Osk. Boettcher in Breslau, Graebner, techn. Hilfsarb. b. d. Int. des VII. A.-K., Duerdoth in Berlin, unt. Ueberweisung nach Stettin, Mart. Meyer, Mayr, Reinh. Krebs, Seemann in Potsdam, Köln u. Berlin, Mattel in Münster, Zeising in Glogau, als techn. Hilfsarb. bei d. Int. des VI. A.-K., Jacobi in Küstrin, Breising in Düsseldorf, Stürmer in Strassburg i. E. und Graessner in Posen.

Die Ing. Eales, Keil u. Wrobel sind zu techn. Hilfsarb. beim kais. Patentamt ernannt.

Preussen Dem Stadtbmstr. a. D. Brth. Gerber in Göttingen ist der königl. Kronen-Orden III. Kl. und den Stadtbmstr. Genzmer in Wiesbaden der Char. als Brth. verliehen.

Der Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Amcke in Saarbrücken ist in den Bez. der Eisenb.-Dir. Mainz versetzt.

Der Reg.- u. Brth. Bathmann in Berlin ist z. Mitgl. des Techn. Ober-Prüfungs-Amtes ernannt.

Der Privatdoz. an der Techn. Hochschule in Berlin, Ing. Heyn, ist z. etatm. Prof. ernannt und dem Privatdoz. Bauinsp. Müssigbrodt ist die Doz.-Stelle für „Architektonische Formenlehre unt. Hinweis auf die geschichtliche Entwicklung der Baukunst“ übertragen.

Der Reg.-Bmstr. Ad. Grimm ist z. kgl. Oberlehrer an der Maschinenbau- u. Hüttenschule in Duisburg, die Reg.-Bfhr. Emil Schultze aus Danzig u. Walther Froese aus Tilsit (Eisenbbfch.), — Jul. Hüsgen aus Essen (Maschbbfch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Den Reg.-Bmstrn. Fr. Benatti in Königsberg i. Pr. und Wolf Niemeyer in Hannover ist die nachges. Entlass. aus dem Staatsdienst ertheilt.

Der Masch.-Bauinsp. Berner in Münster i. W. und der Brth. O. Bindewald in Stendal sind gestorben.

Sachsen. Dem Brth. Neuhaus, Vorst. der Strassen- u. Wasser-Bauinsp. II zu Meissen ist der Titel u. Rang als Finanz- u. Brth. in der IV. Kl. der Hofrangordnung unter No. 1 verliehen.

Dem Dir. an der Baugew.-Schule in Plauen Prof. Löwe ist unt. Verleihung des Titels als Brth. die Dir. der Baugew.-Schule in Dresden übertragen, z. Dir. an der Schule in Plauen i. V. ist der Ing. Prof. Pleuen ernannt und der Oberlehrer Arch. Vogel erhielt den Titel Prof.

Württemberg. Der Garn.-Bauinsp. Braunbeck ist der Korpsintend. zugetheilt. — Der Reg.-Bmstr. Kuhn in Stuttgart ist z. techn. Expedito im Finanz-Depart. ernannt.

Der Eisenb.-Bauinsp. Glaser in Sulz a. N. ist unt. Verleihg. des Titels und Ranges eines Brths. in den Ruhestand versetzt.

Brief- und Fragekasten.

Anfragen an den Leserkreis.

Sind Beispiele bekannt, bei welchen die Verwendung von Carbolineum in Wohnhäusern zum Schutze von hölzernen Zwischendecken gegen Schwammbildung zu Unzuträglichkeiten für die Bewohner des Hauses geführt hat? Wenn ich nicht irre, ist einmal ein Zimmermeister bestraft worden, weil er zwecks Vermeidung von Schwammbildung Lagerhölzer eines Fussbodens dermaassen mit Carbolineum getränkt hatte, dass die Bewohner des Raumes unter dem Einfluss der Ausdünstung dieser Hölzer krank geworden waren. In meinem Falle ist Carbolineum in so ausgedehnter Weise zur Imprägnirung von Lagerhölzern, Blind- und Parkettböden verwendet worden, dass jetzt noch, nach Ablauf von zwei Jahren seit Ausführung dieser Imprägnirung, so empfindlicher Carbolineum-Geruch herrscht, dass ein längerer Aufenthalt in den betreffenden Räumen für die Bewohner körperliches Unbehagen hervorruft. Die Frage ist bautechnisch von grossem Interesse, da es sich darum handelt festzustellen, ob Carbolineum überhaupt ein zulässiges Mittel ist zur Konservirung von Hölzern in Wohngebäuden. L. in H.

Inhalt: Das neue Münchener Schauspielhaus. — Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen 1890—1900 (Schluss.) — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin SW.



DEUTSCHE
XXXV. JAHR-
* BERLIN *



BAUZEITUNG.
GANG. * * NO. 36. *
DEN 4. MAI 1901. *

Zur Stellung der Architektur im öffentlichen Kunstleben Deutschlands.



Welche beschönigenden Gründe man auch immer dafür ersinnen und finden mag, die Thatsache ist nicht aus der Welt zu schaffen, dass im öffentlichen Kunstleben Deutschlands die Architektur bisher eine mehr geduldete, als gesuchte, eine mehr muthlos zurücktretende, als frisch führende Rolle gespielt hat. Wir wollen nicht wieder in die so oft geführte Untersuchung nach den Gründen für diese Thatsache eintreten, die im Wesen dieser Kunst selbst liegen sollen. Wären sie stichhaltig, so hätte sich sicher in anderen Ländern kein Mittel zur Abhilfe des vielbeklagten Zustandes finden lassen. Da aber die Sachlage dort nicht die gleiche geblieben ist, wie seit langem bei uns, so muss man nothgedrungen annehmen, dass die Gründe unzutreffende waren und die wahren Ursachen in einer anderen Richtung gesucht werden müssen. Und in der That, sie liegen in einer anderen Richtung. Jüngst ist aus dem Lande der politischen Ueberaschungen, aus Oesterreich, eine Nachricht zu uns gedrungen, welche geeignet ist, uns mit hoher Freude zu erfüllen. Es hat der Kaiser Franz Josef I. den Wunsch ausgesprochen, dass „um des läuternden Einflusses willen, den die bildenden Künste auf das Gemüth und die Sitten der Menschen üben“, in den Hauptstädten der einzelnen Kronländer, welche nach den gegebenen Voraussetzungen als Mittelpunkte künstlerischer Entwicklung gelten dürfen, der Bevölkerung leicht zugängliche Kunstsammlungen entstehen sollten. „Die Liebe und das Verständniss heimathlicher Kunst fänden darin feste Stützen, die idealen Empfindungen des Volkes eine nie versiegende Quelle der Erhebung“. Er hat mit der medicaischen Freigebigkeit für die Kunst, welche das Haus Habsburg von jeher ausgezeichnet hat, verfügt, dass aus den von ihm zu diesem Zwecke gewidmeten reichen Mitteln zunächst in Prag „die Errichtung einer Gallerie für die moderne Malerei, Plastik und Architektur“ veranlasst werde. Dass diese Gründung als ein vornehmes Mittel zur Wiedererlangung des nationalen Friedens in dem von den Kämpfen der beiden Volksstämme so schwer heimgesuchten reichen Kronlande Böhmen betrachtet wird, dass der kaiserliche Mäcen von der „versöhnenden Kraft der Kunst“ überzeugt ist und in erster Linie erwartet, „dass die beiden das Land bewohnenden Volksstämme in aller Zukunft an diesem Orte ihr reiches Können für das Gedeihen und die Blüthe heimischer Kunst in friedlichem Wettstreite einsetzen werden“, beeinträchtigt nicht die ideale Bedeutung der einer frohen Botschaft für die Baukunst gleich zu achtenden Thatsache, dass der Architektur in der kaiserlichen Kundgebung eine gleichberechtigte Stellung angewiesen wurde, dass sie, soweit wir zu sehen vermögen, zum ersten Male die staatliche Anerkennung der Gleichberechtigung mit den anderen Zweigen der Kunst gefunden hat. In Oesterreich! Es kann dies einmal zusammenhängen mit dem lebhafter fühlenden, das Gepräge südlicher Empfindung besitzenden Temperamente der Bewohner Cisleithaniens, welches z. B. die wunderbaren Barockbauten als ein köstliches, tief im Bewusstsein des Volkes wurzelndes Erbe der Vergangenheit schuf; es hängt auf der anderen Seite aber sicher zusammen mit der ungeahnten Lebhaftigkeit, mit welcher die Kunst im allgemeinen und die Baukunst im Besonderen von einer beherrschenden

Stellung im öffentlichen Leben Besitz ergriffen haben. Das war früher auch der Fall, dass von der Kunst gesprochen wurde, aber nicht in dem Maasse, wie in unseren Tagen. Ging früher der Prozess gleichmässiger und weniger gewaltsam vor sich, so vollzog er sich jetzt ungleich heftiger; es war ein lange verhaltenes, sich mit elementarer Gewalt äusserndes, begierig nach Bethätigung drängendes Kraftbewusstsein; es war eine neue Bewegung, die sich Bahn brach und die hervorstürzte wie die Wasser eines lange gestauten Stromes, wenn die Schleusen gezogen werden. Lange, zu lange, lebte die Kunst im aufhaltenden Stau der Ueberlieferung und in der Knechtschaft der Regel. Wie eine befreiende Offenbarung kam es über sie, als es ihr gelang, sich dieser Fesseln zu entledigen und der Freiheit des Individuums ihr Recht zu verschaffen. An dieser Bewegung, die nicht ohne Opfer sich vollzog, nahm die Architektur thätigen Antheil und dieser Antheilnahme, dem erfolgreichen Kampfe um die Behauptung ihrer Bedeutung in der Oeffentlichkeit, ist es zu verdanken, dass ihr in der kaiserlichen Kundgebung die gleichberechtigte Stellung eingeräumt wurde.

Wie sieht es bei uns aus mit der öffentlichen Anerkennung der Baukunst? Ein Architektur-Museum mit trefflichen Schätzen fristet ein kryptogames Dasein in schwer zugänglichen, für die Oeffentlichkeit kaum vorhandenen Räumen der Technischen Hochschule in Charlottenburg. In den Kunstmuseen fehlt die Architektur vollständig. Auf den Kunstausstellungen wird die Baukunst herumgeschoben und herumgestossen, bis sie in irgend einem Winkel Ruhe findet, um hier meistens ein kümmerliches Dasein zu leben. Selten sind die Fälle, in welchen man ihr zur guten Entfaltung eine ausreichende Stätte freiwillig bietet, wenn es überhaupt je geschehen ist. An den staatlichen Stellen spricht man wohl von der Malerei und der Bildhauerkunst, kaum aber von der Baukunst und wenn es sich darum handelt, jedem geistigen Arbeiter auch den Lohn seiner Arbeit gesetzlich zu sichern, so wird vor der Baukunst Halt und bei ihr eine Ausnahme gemacht. Es liessen sich die Fälle dieser Art noch zahlreich vermehren. Kann es bei diesen Zuständen Wunder nehmen, wenn die deutschen Architekten die Verfügung des Kaisers Franz Josef als eine befreiende That begrüßen und in ihr eine erlösende, auch unsere Zustände klärende Botschaft erblicken?

Wahrlich, es ist auch bei uns hohe Zeit, dass die staatlichen Faktoren sich aus den Niederungen des Parteilebens mehr emporheben zu den idealen, medicaischen Höhen der Kunst; dass sie nach der Befriedigung der wirthschaftlichen Triebe der Kunst als der feineren und edleren Blüthe der menschlichen Kultur grösseres Recht einräumen; dass sie mehr als bisher versuchen, den öffentlichen Geist aus den überlieferten Gleisen der reinen Nützlichkeitspolitik herauszuheben und ihm eine neue, durch die Kunst geadelte Richtung zu geben. Wir haben kaum begonnen, durch die edelste Auslese von Männern der geistigen Kultur auf die Gesetzgebung einzuwirken; wir sind noch weit entfernt davon, unter diesen Auserlesenen Männer der Kunst zu sehen, die um ihrer Kunst willen berufen sind, wie es anderwärts der Fall ist. Wenn Wissenschaft Macht ist, so ist auch Kunst Macht, und wer an einflussreicher Stelle steht und die in der Kunst wohnende Kraft erkennt, wird mit dieser Erkenntniss ein nie versagendes Machtmittel zur Einwirkung sowohl auf das Individuum wie auf die Menge sich erworben haben.

Und in diesem Machtbegriff bildet die Baukunst einen Theil, einen viel zu wesentlichen Theil, als dass er auf die Dauer zurückgesetzt werden könnte. Möge der Vorgang in Oesterreich eine Anregung zur Besserung auch bei uns sein. Die Ansätze und die ergiebigen Triebe sind allenthalben vorhanden, und viel mehr noch als das. Was uns aber noch fehlt, ist eine zugleich temperament- und charaktervolle, durch ihre Werke überzeugende, kraftvolle, zielbewusste Persönlichkeit, welche imstande und Willens ist, die tausend kleinen Rinnsale, in welche zertheilt unsere schöne Kunst heute noch dahinfließt, zusammen zu fassen zu einem alles mit sich fortreissenden Strome, dem kein Widerstand entgegengesetzt werden kann, woher er auch komme. In früheren Zeiten haben wir einmal solche Persönlichkeiten besessen. Freilich war damals noch unsere geistige Kultur mehr eine Kultur der Sammlung, wie in unseren Tagen, in welchen das Leben des Einzelnen vielfach in eine die grossen Thaten fast ausschliessende Differenzirung aufgelöst ist. Aber auch heute sind solche Persönlichkeiten bei willensstarker Selbstbeschränkung noch möglich, und wir brauchen keineswegs in dieser Richtung an einem Erfolge zu verzweifeln und brauchen uns durch die Vorgänge in anderen Ländern nicht entmuthigen zu lassen, zumal wenn die Charaktere der Bevölkerung so grundverschieden sind, ein Umstand, der doch zweifellos bei der Erörterung von Kunstfragen eine gewichtige Rolle spielt. Dann können wir die Hoffnung hegen, dass das österreichische Beispiel auch bei uns nicht

lange mehr unbeachtet bleibt, dass auch hier die Verhältnisse in absehbarer Zeit zu einem nachhaltigen Erfolge drängen.

Gewiss, wenn der Erfolg bei uns eintritt, so ist er ein tiefer und nachhaltiger; das norddeutsche Wesen ist langsamer, dafür aber gründlicher. Es waltet hier nicht die Besorgniss, dass eine solche Neuerung, wenn sie einmal da ist, nicht der tieferen Ueberzeugung entspränge, dass sie vielleicht eine dem Augenblicke abgerungene Maassregel sein werde, dass eine solche Neuerung verglichen werden könnte mit einem zu kurzer Freude aufgerichteten Weihnachtsbaume, der mit goldenem und leuchtendem Zierrath vollgehängt ist, aber der Wurzel entbehrt. Norddeutschland besitzt namentlich in Dingen der Kunst schwereren, weniger leicht keimfähigen Boden. Aber was wurzelt, das wurzelt fest. Wir wollen deshalb nicht ungeduldig werden und nicht verzagen, wenn die Vorbereitung des Bodens etwas langsamer vor sich geht als anderwärts und das Aufgehen der Saat sich noch etwas verzögert. Wenn sich nur ein Sämann findet, der es versteht, die keimfähigen Körner von den tauben zu scheiden und welchem es gegeben ist, von der keimenden Saat alle schädlichen Einflüsse fernzuhalten und sie einstens zu schöner Reife zu bringen. Einstens, aber in nicht allzuweiter Ferne, denn das Beispiel des Nachbarlandes hat die lange gehegten Wünsche verstärkt und die Ungeduld verschärft, mit welcher die Architektur ihr Weltbürgerthum in der Kunst anstrebt! — Albert Hofmann.

Städtebaufragen mit besonderer Beziehung auf Berlin.

Von Landesbaurath Theodor Goecke in Berlin.

(Vortrag, gehalten am 27. Februar 1901 in der „Vereinigung Berliner Architekten.“)

Wir haben in der letzten Zeit zwei Wettbewerbe gehabt: der eine betraf die Brücke am Eingange Charlottenburgs, wenn man von Berlin kommt, der andere ein Denkmal für Kaiser Friedrich vor dem Charlottenburger Schlosse. Beide, die wieder bewiesen haben, wie nothwendig nicht allein die Mitwirkung, sondern gerade auch die Leitung eines Architekten ist bei der Aufstellung von Denkmälern, die in die Umgebung einzuordnen sind, bei der Gestaltung von Brücken, selbst wenn es sich lediglich um ihre bildnerische Ausschmückung handelt, hätten wohl Anlass zu einer Besprechung in unserem Kreise geboten. Ebenso der im Schoosse der Berliner Stadtgemeinde noch verborgene Plan der Umgestaltung unserer ersten und vornehmsten Repräsentations-Strasse „Unter den Linden“, deren Querprofil, Zeitungsnachrichten zufolge, durch Verschiebung der beiden äusseren Baumreihen an die Bordkanten der um ein Geringes vorzustreckenden Bürgersteige wesentlich geändert werden soll. Interessant wäre es auch, in eine Erörterung über die Nothwendigkeit von öffentlichen Spielplätzen einzutreten. Nachdem die Hochbahn die Mittelpromenaden in vielen Strassenzügen zum Tummeln der Kinder fast unbrauchbar gemacht hat, ist das Bedürfniss nach Kinder-Spielplätzen stärker hervorgetreten. Solche müssen vom Verkehre abgelegen sein. Aber nicht nur um Kinder-Spielplätze handelt es sich, sondern auch um Sportplätze für Erwachsene. Soll der Sport wirklich seine Aufgabe dahin erfüllen, dass er durch Stählung des Körpers Wagemuth und Selbstvertrauen ins Volk trägt, so muss er losgelöst werden vom Berufsfahrer- und Spielerthum; er muss eine öffentliche Einrichtung werden im Sinne der Turnerei und dazu gehören öffentliche Sportplätze, die ja zum Betriebe verpachtet werden können. Wie uns Kollege Ebhardt einmal vorgeführt hat, werden derartige Sportplätze in den Vereinigten Staaten von Nordamerika mit Parkanlagen verbunden. Im Thiergarten oder im Treptower Park hätten wir dazu wohl auch Gelegenheit — jedoch reicht diese nicht aus, wie das Dasein der Westbahn beweist. Statt vorübergehender Einrichtungen zwischen den Bretterzäunen in Bau- und Kohlenplätzen thun uns also ständige Plätze Noth. Diese müssen allerdings gegen Wind und Wetter auch mit Schirmdächern ausgestattet werden. Die Hochbahn, eine Riesen-Schirmhalle, hat in dieser Beziehung auch Gutes gebracht, denn an Unterkunftsplätzen fehlte es überall in der grossen Stadt — daraus ergiebt sich von selbst als Motiv, den Spiel- und Sportplatz durch eine Säulenhalle von der vorübergehenden Verkehrsstrasse zu theilen. Schade, dass es sich der Bauherr des Victoria-

Luisenplatzes hat entgehen lassen, statt der dort aufgeführten, rein dekorativen Säulenkulisse eine praktisch brauchbare Schirmhalle hinzustellen.

Ueber diese Fragen und noch andere mehr, wie z. B. die schon früher berührte, die Einführung von Stadtbahnen in von Kaimauern eingefassten offenen Gräben nach dem Vorbilde der holländischen Grachten betr., kann man sich recht wohl unterhalten, sie behandeln in Vorlesungen und Lehrbüchern. Auch ist ihre Beantwortung zwar von grosser Wichtigkeit für den Schmuck der Städte, aber allein entscheidend für den Gesamtcharakter grosstädtischer Stadtanlagen sind sie nicht. Den bestimmt in der Hauptsache die Bebauungsart, die Blockbildung.

Es erübrigt sich deshalb für die Städtebau-Kommission, in deren Auftrage ich hier spreche, gewisse Grundsätze für die künstlerische Gestaltung der Städte zu formuliren; zunächst soll es wenigstens genügen, die Hemmungen zu beseitigen, die der Entstehung schöner Strassenbilder aufgrund zweckmässiger Städteanlagen entgegenstehen. Demnach haben wir in eine Prüfung der auf den Städtebau einwirkenden gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen einzutreten.

Die Reizlosigkeit vieler unserer grosstädtischen Strassen-Wandungen ist nicht allein die Folge einer fabrikmässigen Gestaltung der Häuser auf der Grundlage ziemlich gleichmässig zugeschnittener Bauplätze, sondern ganz vornehmlich die Folge der Alleinherrschaft einer einzigen, auf der sogenannten gemischten Wohnweise beruhenden Bebauungsart. Stellen Sie das schönste Modell hundertmal hintereinander auf und hängen ihm jedesmal ein ander Kleidchen um, so wirkt diese Allee auf die Dauer doch ermüdend. Ebenso ergeht es uns mit den Miethskasernen-Strassen, wobei weniger die einzelne Strasse langweilig wirkt, als ihre hundertfache Wiederholung — die Strassenbilder bieten zu wenig Abwechslung. Es fragt sich, entspricht diese Wohnweise dem allgemeinen Wohnbedürfnisse? Wäre dies der Fall, so müssten alle Versuche, modernen Städten eine wechsellvollere Gestalt zu geben, scheitern. Denn die Städtebaukunst zeigt sich in der Schönheit einer möglichst vollkommenen Zweckmässigkeit; auf Grund anderer Lebensverhältnisse die Schöpfungen der Vergangenheit, auch wenn sie noch so schön sind, nachbilden zu wollen, hiesse todtte Formen galvanisiren. Die herrschende Bebauungsart, die im Vorderhause grössere Wohnungen den höheren Bevölkerungsschichten und im Hofe Stube und Küche den kleinen Leuten bietet, hört man nun gern als ein Mittel zur sozialen Versöhnung preisen. Für meine Person glaube ich nicht recht an

eine erfolgreiche Wechselwirkung zwischen Vorderhaus und Hinterhaus. Auch vermag ich die Ansicht nicht zu theilen, dass das Wohnen an einem grossen Hofe dem an einer minderwerthigen Nebenstrasse vorzuziehen sei. Gesundheitliche Gründe sind hierfür nicht die allein entscheidenden, es kommen auch ethische in Betracht; der kleine Mann fühlt leicht den Stachel planmässiger Zurücksetzung. Immerhin ist zuzugeben, dass in einer Grosstadt diese gemischte Wohnweise bis zu einem gewissen Grade nicht entbehrt werden kann — kleine Geschäftsleute, Bedienstete der Verkehrsanstalten und der Sicherheitspolizei usw. müssen überall unterkommen können. Ungeeignet ist sie aber erstens für die grosse Masse der Industriearbeiter, ungeeignet auch zweitens für diejenigen, die sich ein Landhaus im Vorort leisten können und die doch für sich allein oder nur mit wenigen auf gleicher sozialer Stufe stehenden Miethern zusammen wohnen wollen.

Der erste Punkt ist in unseren Verhandlungen über die Arbeiter-Wohnfrage vor zehn Jahren weitläufig erörtert worden. Wenn die daran geknüpften Vorschläge zu einer anderen Bebauungsart keinen Erfolg gehabt haben, so liegt dies nicht allein in dem schwer zu überwindenden Trägheitsmomente einer zähen Lebensgewohnheit, sondern hauptsächlich in dem Umstande, dass die Baustellen Handelswaare sind, deren Grösse und Form man nicht ohne Sorge vor Verlusten ändert. Die Wohnweise ist auf die tiefen Grundstücke des bestehenden Bebauungsplanes zugeschnitten, deren Vorderland und Hinterland gleich zweckentsprechend ausgenutzt wird. Eine schärfere Ausnutzung des Baugrundes ist garnicht möglich. Dem entspricht auch der Bodenpreis, so dass nun auch die kleinen Wohnungen mit dem Antheile eines zu hohen, weil durchschnittlichen Bodenpreises belastet werden. Denn die Strassenanlagen, mit allem was drum und dran hängt, müssen eben auf die vornehmeren Verhältnisse des Vorderhauses eingerichtet werden.

Der Bodenpreis ist allerdings in fast allen schnellwachsenden Städten Deutschlands ein hoher, ein höherer oft als in anderen Kulturländern. Diese Erscheinung wird auf verschiedene Ursachen zurückgeführt, die uns heute nicht weiter berühren. So sind auch die Bodenpreise z. B. in der Rheinprovinz sehr hoch, wo doch die Wohnweise trotz der sich auch dort allmählich festsetzenden Miethskasernen immer noch eine wesentlich andere, auf dem sogen. Dreifensterhause, also dem Einfamilienhause, beruhende ist. Infolge dieser Wohnweise scheiden sich dort die kleinen Leute schärfer von den höheren Schichten; es entstehen dadurch, wenn ich so sagen darf, minderwerthige Stadttheile, in denen die Bauplätze billiger sind; die kleinen Wohnungen werden also dort mit einem verhältnissmässig geringen Bodenpreise belastet. Hierin liegt ein Fingerzeig für den einzuschlagenden Weg. Besonders jetzt, in der Zeit der Wohnungsnoth, sollte die Stadtgemeinde nicht zögern, zunächst als Arbeitgeberin für die Arbeiter ihrer eigenen Betriebe auf eigenem Grund und Boden zweckentsprechende Wohnungen zu erbauen, möglichst in der Nähe der grösseren Betriebsstätten. Daran würden sich dann Blocks für die Industriearbeiter gliedern lassen, indem der Absicht des Magistrats von Frankfurt a. M. folgend, der Privat-Bauthätigkeit städtisches Baugelände für Wohnzwecke im Wege des Erbbaurechtes zugänglich gemacht wird. Auf diese Weise würde die Stadt Eigenthümerin des Baulandes bleiben; Werthsteigerungen des Bodens würden ihr und damit mittelbar der Allgemeinheit zufallen. Der Hauseigenthümer würde zwar nicht zugleich Besitzer des dazu gehörigen Grund und Bodens, er müsste dafür aber auch keinen Kaufpreis, sondern nur eine jährliche verhältnissmässige Pacht zahlen. Nach Ablauf der Erbpacht, höchstens nach 80 Jahren, würde das Haus an die Stadt fallen. Während der Pachtzeit könnte der Hauseigenthümer alle Rechte des Besitzers ausüben und geniessen. Er könnte das Haus verkaufen, beleihen, vererben usw. Die Stadt behielte sich nur gewisse Vorrechte und als wichtigstes davon ein Rückkaufsrecht nach 30 Jahren vor, zur Verhütung einer übertrieben spekulativen Ausnutzung der Erbpacht durch den jeweiligen Hausinhaber. Um der ungewohnten Erbpacht die Wege zu ebnen, müssten allerdings wohl noch besondere Einrichtungen für die Beleihung geschaffen werden. Auf solchem Baulande könnten die Strassen recht wohl als einfache Wohnstrassen möglichst billig ausgebaut werden, da die Befürchtung ausgeschlossen ist, dass die dabei erzielte Ersparniss der Bodenspekulation in die Tasche fliesst. Für die keine oder nur geringe Steuern zahlende Bevölkerung sind derartige minderwerthige, nicht gesundheitlich oder auch nur ästhetisch minderwerthige, sondern im wahren Sinne des Wortes minderwerthige, weil billiger herzustellende Stadttheile vollkommen zu rechtfertigen. Bei der Auswahl ihrer Lage ist darauf zu achten, dass sich

nicht allzuweit davon ab Fabriken ansiedeln können, dass also dafür günstige Verkehrsbedingungen gegeben sind und erleichternde baupolizeiliche Bestimmungen getroffen werden. Denn Arbeiterviertel und Fabrikviertel gehören naturgemäss zusammen.

Der zweite Punkt betrifft gewisse Wohnbedürfnisse des Mittelstandes. Der Uebergang von der grosstädtischen Bebauung — und als solche ist nicht nur die der Städte Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf, sowie noch einiger Landgemeinden innerhalb der Berliner Ringbahn, sondern auch die der Bauklasse I. in den Vororten ausserhalb der Ringbahn anzusehen — zu einer mehr ländlichen Bebauung, sollte durch die Bauklasse II. bewirkt werden. Wie Ihnen bekannt, ist diese Bauklasse aber immer mehr im Schwinden begriffen, da die Vorortgemeinden sie durch die Anlage unterirdischer Entwässerungs-Leitungen nach und nach in Bauklasse I. umwandeln. Der Zeitpunkt ist also nicht mehr fern, an dem eingeschossige Miethshäuser dicht an die Landhausviertel heranrücken werden. Aber gerade die damit verschwindende dreigeschossige Bebauung wäre so recht geeignet, vielen Leuten, die ein mässiges Vermögen besitzen und keine allzu grosse Verschuldung auf sich laden wollen, die Möglichkeit zu gewähren, kleine Miethshäuser oder gar Einzelhäuser zu erbauen, ganz abgesehen davon, dass dadurch der schroffe Gegensatz zwischen dem freistehenden Landhause und dem eingebauten grosstädtischen Miethshause gemildert würde. Dass dazu ein Bedürfniss vorliegt, lehrten die Zeitungsnachrichten über die vom Magistrat für Charlottenburg mit der Deutschen Bank gepflogenen Verhandlungen, wonach in einem neu anzulegenden, mit dem etwas umständlichen Namen „Neu-Westend-Grünwald“ getauften Stadttheile drei Zonen gebildet werden sollen. Die erste davon ist grosstädtischer Bebauung vorbehalten; in der zweiten und dritten sollen die Hauptverkehrs-Strassen und Plätze geschlossen ohne Vorgärten nach Bauklasse I, die übrigen Strassen und zwar in der zweiten Zone nach der Bauklasse II, in der dritten Zone landhausmässig bebaut werden. An diesen Vorschlägen ist zweierlei zu beachten: Erstens die Durchführung grosstädtischer Bebauung an den Hauptverkehrs-Strassen und Plätzen; darin liegt, wie schon in früheren Betrachtungen von mir an einem Beispiele gezeigt, ein durchaus gesunder Gedanke, der auch bereits schon in anderen Städten verwirklicht ist und noch in weiteren Vororten Berlins Verwirklichung verdiente. Zweitens die örtliche Festlegung der Bauklasse II. Dies kann m. E. überall nicht dringlich genug empfohlen werden, wobei es nichts schaden könnte, zuweit gegriffene Landhausgebiete noch mit in die Bauklasse II einzubeziehen.

Der Landhausbau hat ein gewisses Verständniss für die Vorzüge des Einzelhauses geweckt. In den Kreisen derer, die sich kein freistehendes Landhaus erbauen können oder wollen, wächst die Neigung, ein eingebautes Wohnhaus für sich allein zu erwerben. Dem müsste man entgegenkommen, was recht wohl in den Landhausgebieten geschehen könnte. Es ist Ihnen ja kein Geheimniss, dass die Ausgaben für die Herstellung von Strassen- und die Entwässerungsanlagen in den Vororten oft in keinem Verhältnisse stehen zu den Einnahmen aus der Besteuerung, weil bei der vorgeschriebenen offenen Bauweise der Zugang ein zu geringer und durchaus nicht immer ein besonders steuerkräftiger ist. Da sollte man die Erbauung von Häusergruppen gestatten, nicht nur an den Ecken nach Maassgabe der Bauordnung, sondern auch an anderen geeigneten Stellen, vielleicht in besonders abgegrenzten Gebieten, so dass zwischen je zwei Landhäusern ein bis zwei Einzelhäuser eingebaut werden können. Auf die Villenkolonie Grünwald darf man hierbei nicht verweisen. Deren Entwicklung, die übrigens den lebendigen Beweis dafür liefert, dass die Vorschrift einer landhausmässigen Bebauung an sich noch nicht eine üppige Bodenspekulation zu hindern vermag, ist infolge des ihr innewohnenden vornehmen Charakters eine ganz ausnahmsweise.

Da Vergleiche immer belehrend wirken, kann ich es nicht unterlassen, auf ähnliche Erfahrungen in München hinzuweisen. Auch dort war das einer niedrigen offenen Bauweise vorbehaltene Gelände zu weit abgesteckt; andererseits kam die dicht geschlossene grosstädtische Bebauung immer näher an die Landhauszone heran — es zeigte sich auch dort der Mangel einer Zwischenstufe, die eine weiträumigere, aber doch noch wirtschaftliche Bebauung zulässt. Um diese zu schaffen, ist man jetzt im ganzen zu acht Bauklassen gekommen, innerhalb deren man jede Art von Wohnbedürfniss befriedigen zu können und wobei der Architekt der Stadterweiterung, Theodor Fischer, auch einer vielgestaltigeren künstlerischen Entwicklung die Wege geebnet zu haben glaubt.

(Fortsetzung folgt.)

Auf eine freitragende, nach zweckmässigen Gesichtspunkten konstruierte massive Wand von grosser Widerstandsfähigkeit, die sich namentlich zu Trennungswänden eignet, welche über Balkenlagen oder Gewölben, ohne Unterstützung von unten auf, ausgeführt werden müssen, ist der Firma Prüss & Koch, Berlin, das D. R. P. 113 048 erteilt worden. In Abbildg. 1 ist die allgemeine Anordnung, in Abbildg. 2 das System mit seinen Einzelheiten dargestellt. Das System besteht danach aus einem Netz senkrechter und wagrechter Bandeisen, die ohne sich zu durchdringen, hochkantig zur Wandebene, derartig ausgespannt sind, dass sie quadratische Felder gleicher Grösse bilden, die hochkantig mit Ziegeln (dann Maschenweite $51 \times 51 \text{ cm}$), oder mit aus Ziegeln oder Beton hergestellten Platten von ganzer Feldgrösse ausgemauert werden. Die Bandeisen werden, vergl. Abbildg. 2, mit ihnen zu einer Hülse zusammen gebogenen Enden, sowie mit Splinten und Krammen mit den oberen und unteren Balkenlagen, den Thürzargen und Seitenmauern verbunden. Die senkrechten Bandeisen werden zuerst in genauer Theilung straff eingespannt, die wagrechten mit dem Fortschritt der Mauer-Hochführung. Bei Anwendung von Ziegeln im Normalformat — mit Rücksicht auf Schallsicherheit, bequemes Einschlagen von Nägeln, Einstemmen von Leitungen und Rohrschlitten empfiehlt sich die Anwendung poröser Vollsteine — hat die Wand ohne Putz 6,5, mit Putz 9 cm Stärke. Bei Betonplatten kann die Wandstärke ohne Putz auch auf 5 cm ermässigt werden. Die Thürzargen werden aus $9 \times 9 \text{ cm}$ starken Holzern hergestellt, die mit dem Eisengerippe der Wand fest verbunden sind. Zur Vermauerung der Steine und Platten ist, soweit die Berührungs-Flächen des Eisens infrage kommen, nur Zementmörtel zu verwenden, der gleichzeitig das Eisen gegen Rosten schützt.

Das eingelegte Netz von Bandeisen stellt eine sichere Verspannung der Wand nach allen 4 Seiten her, sodass die Last sich nicht nur auf den unteren, sondern auch auf den oberen Balken und die Seitenwände überträgt. Ausserdem ist durch die hochkantige Lage der Flacheisen senkrecht zur Wandebene auch eine grosse Widerstandsfähigkeit gegen Ausbiegung erreicht. Versuche — die von der königl. mechanisch-technischen Versuchsanstalt Charlottenburg bestätigt wurden — haben ergeben, dass Wände von rd. 8 m Spannweite rd. 4 m Höhe, bei denen die oberen und unteren Verbindungen und Unterstützungen gelöst waren, von den beiden Seitenwänden frei getragen wurden, ohne Risse zu erleiden. Bei anderen Versuchen konnten die Verbindungen an drei Seiten gelöst werden, so dass die Wand frei an dem oberen Deckenbalken hing. Es ist dies namentlich bei Bränden wichtig, bei denen unt. Umst. die eine oder andere Unterstützung durch Feuer zerstört werden kann, ohne dass ein Zusammenbruch der Wände erfolgt. Auch nach dieser Richtung haben die Versuche in Charlottenburg günstige Ergebnisse gehabt. Bei sehr weit gespannten Wänden und besonderen Ansprüchen, wie z. B. in Speichergebäuden, lässt sich durch engere Spannung der Bandeisen, etwa in Abständen von $39 \times 39 \text{ cm}$, eine entsprechend höhere Widerstandsfähigkeit erzielen.

Das System lässt sich in ähnlicher Weise auch für Verblendwände, D. R. P. 113 077, im Aeusseren anwenden, sowohl bei Massivbauten, wie bei Fachwerk. In diesem Falle liegen nur die wagrechten Bandeisen ganz in den Fugen, während die senkrechten, dem Steinverband entsprechend, theils mit den Fugen zusammenfallen, theils

den Stein durchschneiden. Sie werden daher hinten hingelegt und in den entsprechenden Schichten 3 cm tief eingeklinkt, falls man nicht an den Kreuzungsstellen nur $\frac{1}{8}$ Stein vorlegt, und hinten den Raum mit Zementmörtel ausfüllt. Im übrigen wird die Verblendung, die unabhängig von der Hintermauerung in 7–8 cm Abstand von derselben hochgeführt wird, abgesehen von den Ecken, nur aus Riemchen hergestellt. Diese Art der Ausführung bietet den weiteren Vortheil, dass der Rohbau, ohne Rücksicht auf die Verblendung rasch hochgeführt werden kann, sowie dass in einfacher Weise eine Isolirung hergestellt wird.

Die Firma empfiehlt ihr System auch zum Bau billiger Arbeiter-Wohnhäuser, zu landwirthschaftlichen Gebäuden, Fabriken, Baracken, Lagerschuppen usw. Die Umfassungswände werden dabei aus einem Gerippe senkrechter Pfähle aus Holz oder Eisen, die entsprechend tief im Boden, bzw. in Beton- oder gemauerten Fundamentklötzen stecken und durch wagrechte Rahmen mit ein-

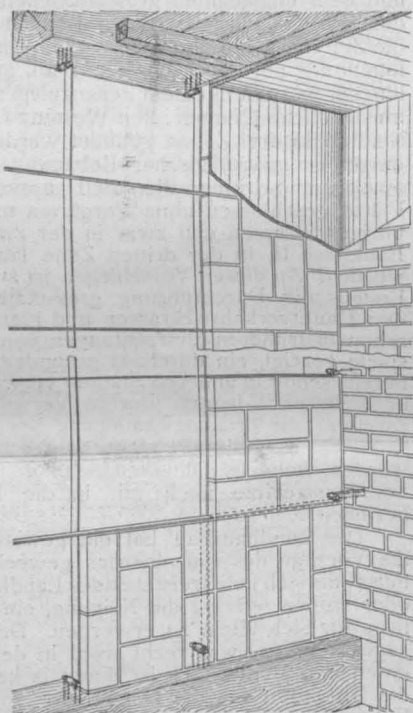


Abbildung 1. Allgemeine Anordnung.

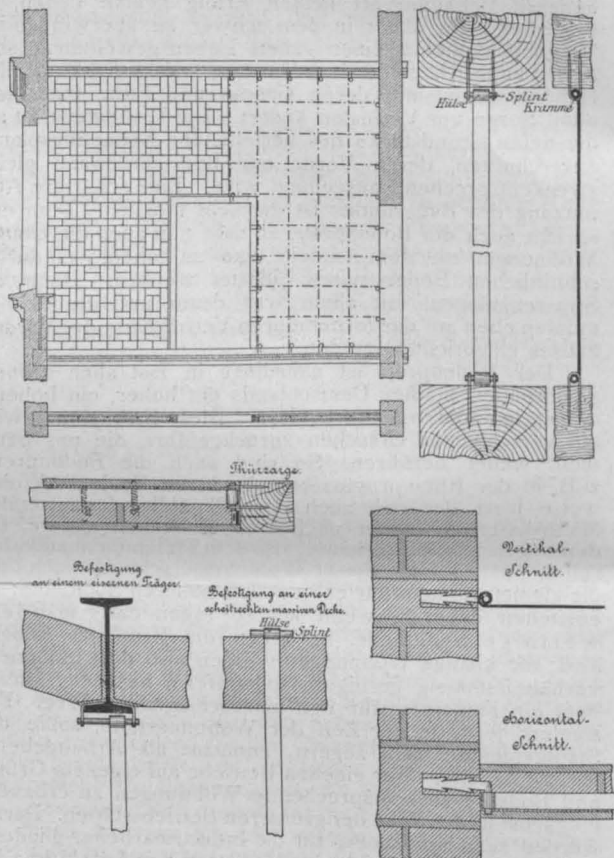
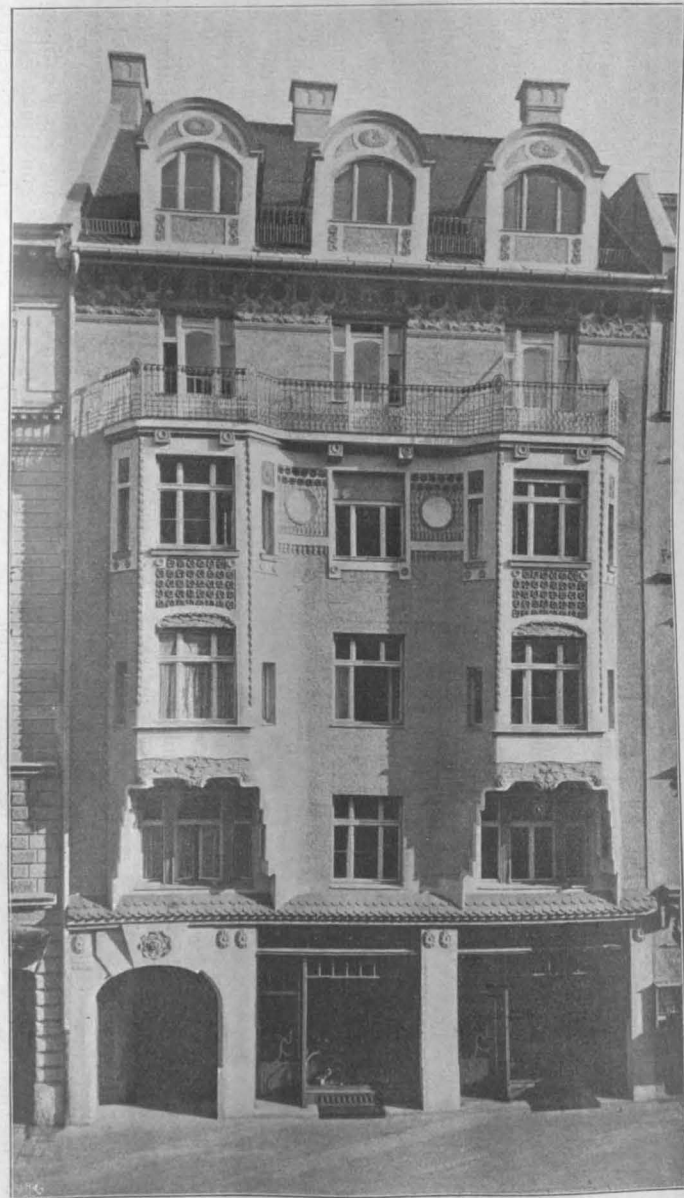


Abbildung 2. System und Einzelheiten.

ander verbunden sind, auf denen die Balkenlagen aufrufen, hergestellt und dann innen und aussen mit Prüss'schen Wänden verkleidet, die im Aeusseren entweder in gewöhnlicher Ausführung mit Verputz, oder als Verblendwände hergestellt werden können. Prüss bezeichnet diese Art der Ausführung als Pfahlbau. Die Anwendung eingegrabener Holzstiele kann natürlich nur für Bauten vorübergehender Zweckbestimmung infrage kommen. Die Herstellung mit eisernen Pfählen und Prüss'schen Wänden aber bietet jedenfalls Vortheile hinsichtlich der Verbilligung, da durchgehende Fundamente, soweit die Gebäude nicht unterkellert werden, ganz fortfallen.

Schliesslich lässt sich das System auch zur Herstellung sehr dünner Einfriedigungsmauern anwenden. Die senkrechten Eisen müssen dabei stellenweise in die Steine eingeklinkt werden, sodass also die eine Mauerseite zu verputzen ist, während die andere als Verblendfläche hergestellt werden kann. Die senkrechten Eisen werden in den Fundamenten eingemauert. Es lassen sich so $\frac{1}{2}$ Stein starke Mauern, selbst $\frac{1}{4}$ Stein starke mit entsprechenden Verstärkungseisen ausführen.

In Berlin sind bisher namentlich innere Trennungswände schon in grösserem Umfange angewendet worden. Der Preis stellt sich hierfür in Berlin selbst auf 3,75–4 M. für 1 qm fertige Wand einschl. einer Thürzarge, ausschl. Putz. Die Generalvertretung ist der Firma Ballenstedt & Co., Berlin, übertragen. Das System erscheint geeignet, eine weitere Verbreitung im Bauwesen zu gewinnen. —



W OHN-
HAUS-
FASSA-
DEN IN
FARBI-
GER PUTZTECHNIK
AUS DER SCHELLING-
UND DER FRANZ-
JOSEFS-STRASSE IN
MÜNCHEN * * *
* ARCHITEKT: MAR-
TIN DÜLFER IN
MÜNCHEN * * *

Der 26. April 1901 wird ein historischer Tag in der Entwicklung der Volkswirtschaft und des Verkehrswesens Cisleithaniens sein, denn an diesem Tage hat der Minister-Präsident Dr. von Körber im österreichischen Abgeordnetenhaus eine Regierungsvorlage über den Bau von Wasserstrassen eingebracht, die angesichts der früheren Arbeitsunfähigkeit des Parlamentes als „ein grosser Gedanke“, als „eine befreiende That“ bezeichnet wird. Was drei Jahrzehnte hindurch vergeblich angestrebt sei, habe sich nunmehr mit elementarer Gewalt durchgesetzt, was noch vor wenigen Wochen als unerringbar schöner Traum galt, beginne nun zu greifbarer Wirklichkeit zu werden. Der Gesetzentwurf enthält die folgenden Hauptbestimmungen:

§ 1. Der Bau von Wasserstrassen, und zwar:

a) eines Schiffahrtskanales von der Donau zur Oder,
b) eines Schiffahrtskanales von der Donau zur Moldau nächst Budweis, nebst der Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag,

c) eines Schiffahrtskanales vom Donau-Oder-Kanal zur oberen Elbe, nebst der Kanalisierung dieser Elbestrecke bis Melnik,

d) einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Oder-Kanal zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dniester

ist vom Staate unter der Bedingung auszuführen, dass von den beteiligten Königreichen und Ländern, welche auch die sonstigen Interessenten (§ 2) heranzuziehen haben, sowie von den Städten Wien und Prag angemessene Beiträge geleistet werden.

§ 2. Zur Sicherstellung dieser Beitragsleistungen hat die Regierung mit den beteiligten Landesvertretungen und den Städten Wien und Prag unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen. Für die Einleitung dieser Verhandlungen sind die zur Verfügung stehenden generellen Kostenvorschläge zu benutzen. Die Vorsorge für die Beiträge aus Landesmitteln, sowie die Art der Heranziehung der innerhalb der einzelnen Königreiche und Länder in Betracht kommenden Interessenten (Bezirke, Gemeinden und sonstigen Interessenten) bleibt der Landes-Gesetzgebung vorbehalten. Die Beiträge können entweder inform einmaliger oder in Jahresraten zu zahlender Kapitals-Zuwendungen, oder inform von jährlichen Zuschüssen zu den dem Staate aus der Beschaffung des Baukapitals erwachsenden Lasten, oder durch die Herstellung einzelner in den Bauplänen vorgesehenen Anlagen (Häfen, Anlandeplätze, Zufahrtsstrassen usw.), durch die Abtretung von Grundeigentum, Einräumung von dinglichen Rechten und Ueberlassung von Wasserrechten, Material-Lieferungen, sowie sonstigen Sach- und Arbeitsleistungen abgestattet werden.

§ 3. Für die einheitliche Leitung der im § 1 näher bezeichneten Arbeiten ist in entsprechender Weise Vorsorge zu treffen, wobei insbesondere die Bildung eines aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten bestehenden Beirathes in Aussicht zu nehmen ist.

§ 4. Die Verwaltung der nach § 1 dieses Gesetzes herzustellenden Wasserstrassen, sowie die Festsetzung und Einhebung der Abgaben und Gebühren für die Benutzung der Wasserstrassen und der dazu gehörigen Anlagen erfolgt durch den Staat.

§ 5. Der Bau der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen, hinsichtlich welcher mit den Interessenten über die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Beitragsleistungen rechtsverbindliche Vereinbarungen zustande gekommen sind, hat längstens im Jahre 1904 zu beginnen. Die erforderlichen Vorarbeiten sind derart rechtzeitig durchzuführen, dass dieser Zeitpunkt eingehalten und der Bau längstens binnen 20 Jahren vollendet werden kann.

§ 6. Die Kosten der Herstellung der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen sind, soweit diese Kosten nicht durch die Beiträge der Länder, Gemeinden und Interessenten

gedeckt werden, durch eine mit höchstens 4⁰/₀ steuerfrei zu verzinsende, auf Kronenwährung lautende, in 90 Jahren zu tilgende Anleihe zu beschaffen. Die Regierung wird ermächtigt, von dieser Anleihe in der Bauperiode von 1904 bis Ende 1912 einen Maximalbetrag von 250 Mill. Kronen Nominale auszugeben. Der hieraus erzielte Erlös darf nur zur Deckung der Herstellungskosten der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen verwendet werden.

§ 8. Die Regierung wird ermächtigt, die Trace und die technische Anlage der im § 1 erwähnten Wasserstrassen endgiltig festzusetzen. Jede Abweichung von dem nach den Bestimmungen des § 1 aufgestellten Programme der herzustellenden Wasserstrassen und jede Erweiterung des Programmes über den Rahmen des § 1 hinaus bedarf einer besonderen gesetzlichen Bewilligung.

§ 11. Für die im § 1 bezeichneten Anlagen steht das Enteignungsrecht zu, wobei die Grundsätze des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, Anwendung zu finden haben. Alle Angelegenheiten, welche sich auf die Feststellung und Ausführung der Projekte für diese Anlagen beziehen, sowie die darauf bezüglichen Entscheidungen fallen in die Kompetenz des zur Baudurchführung berufenen Handels-Ministeriums.

§ 12. Verträge, bürgerliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche zum Zwecke der Sicherstellung der im § 1 dieses Gesetzes bezeichneten Anlagen die Erwerbung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Ueberlassung von Wasserrechten, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen oder sonstigen wie immer gearteten Beiträgen zugesichert oder Vereinbarungen zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung und des Baues der bezeichneten Anlagen getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, endlich die von den Ländern, den Städten Wien und Prag, den Bezirken und Gemeinden zur Beschaffung des für die Zwecke der Beitragsleistung zu den Kosten der Wasserstrassen (§ 1) notwendigen Kapitals etwa aufzunehmenden Anleihen geniessen die Stempel- und Gebührenfreiheit. Dieselbe Begünstigung geniessen die von den Interessenten etwa zu überreichenden Eingaben, Pläne und sonstigen Schriftstücke, durch welche die Ausführung dieser Anlagen in technischer oder finanzieller Beziehung vorbereitet wird. —

Der Ministerpräsident schloss seine Rede bei Einbringung der Vorlage mit den folgenden Worten:

„Es ist klar, dass der Staat mit dem Bau der Kanäle seine Mission noch nicht vollendet; ihn muss ein viel grösserer Gedanke beherrschen, welcher auch in den weitreichenden Fluss- und Stromregulierungen seinen Ausdruck findet. Der Staat darf nicht wieder die Methode annehmen, die aussichtslosesten oder nothleidenden Verkehrsstrassen zu bauen und dann mit gebundenen Händen weiter zu verwalten, sondern er muss jetzt, da er vor einem neuen folgeschweren Entschlusse steht, auch von einer richtunggebenden, wirtschaftlichen Idee geleitet sein. Das gesamte Wasserstrassennetz im Norden der Monarchie muss der Förderung der gesamten heimischen Produktion einheitlich dienstbar gemacht werden, unsere Landwirtschaft, unsere Industrie und unser Handel müssen auf allen Linien gleichmässig zuverlässige und billige Wege nach auswärts finden. Wir wollen sehen, ob sie auch dann noch zu keinem erheblichen Exporte gelangen. Ich hoffe, dass auf diesen bis zum eigenen Herde führenden Wegen der Blick und das Verständniss für den Weltbedarf und den Weltgebrauch mit unwiderstehlicher Gewalt zu uns kommen und den bisherigen eingegengten Horizont erweitern werden.“ —

Mittheilungen aus Vereinen.

Dresdner Architekten-Verein. Die 1. Versammlung unter Leitung des neuen Vorsitzenden, des Hrn. Haenel, am 5. März d. J. beschäftigte sich zunächst mit inneren Vereinsangelegenheiten, unter anderen mit der Ausstellung der auf ergangenes Preisausschreiben zahlreich eingegangenen Entwürfe zu „Ex libris“, welche hervorragende Leistungen aufwies. Die öffentliche Ausstellung fand während 14 Tagen statt.

Hr. Noack gab sodann Erläuterungen zu dem im Vereinslokale ausgestellten Modell und zu den Zeichnungen zur grossen Festhalle des Bundesfestschiessens in Dresden 1900. Die gut erfundene und dargestellte Konstruktion des Binders dieser Halle fand den allgemeinsten Beifall.

Hierauf gab Hr. Mirus Mittheilungen über seine im vorigen Jahre unternommene Reise durch Holland, Belgien und England, unter Ausstellung reicher Photographien und sonstigen Abbildungen und Beigabe von selbst aufgenommenen Grundrissen interessanter schmaler 3 Fenster-Häuser für eine und mehrere Familien.

Redner erzählte in fesselndem Vortrage über die Städte Groningen, Stavoren, über die geplante Trockenlegung eines Theils der Zuyder See, über Amsterdam mit seinen Kanälen, seinem berühmten Museum, über Harlem mit seiner herrlichen Gallerie, seinen Tulpen- und Hyazinthen-Gärtnereien, Leyden mit dem interessanten Rathhause und seinen vielen schönen Giebelhäusern, und berichtete interessante Einzelheiten aus Delft, über Rotterdam mit seinen Klubhäusern, über den Badeort Scheve-

ningen, berührte dann kurz die Ueberfahrt von Vliessingen nach England und verweilte bei den Erläuterungen über die hauptsächlichsten Londoner Bauten nur insoweit, als dies bei der Kürze der Zeit geboten schien. Ausserordentlich dankbar war die Zuhörerschaft für die im grossen Maasstabe ausgeführten Grundrisszeichnungen und dazu gegebenen Erläuterungen über das dreifenstrige Einfamilienhaus in den Londoner Vorstädten. Dem Vortragenden ward reicher Beifall zutheil. —

Versamml. am 19. März 1901. Der Vors. Hr. Haenel, giebt bekannt, dass für Anfang des Herbstes ein Vortrag des Hrn. Prof. Kumbusch von der königl. Kunstgewerbeschule in Dresden über alte orientalische und andere Teppiche mit geschichtlichen Erläuterungen und Vorlage schöner Exemplare, in Aussicht stehe.

In der Zeitschriften-Angelegenheit des Verbandes nimmt der Verein Stellung und es wird der Wortlaut des darüber vom Verbands-Vorstande eingeforderten Berichtes von Hrn. Arch. Fischbach aufgesetzt und beschlossen, denselben dem Verbands-Vorstande zuzusenden.

Hierauf hält Hr. Arch. Georg Aster aus Loschwitz den angekündigten Vortrag über seine Reise nach Griechenland und Dalmatien.

Die Reise nach Athen wird am günstigsten von Triest aus unternommen, auf den bequemen Dampfern des österreichischen Lloyd mit der bekannten ausgezeichneten Verpflegung an Bord. Die Linie läuft südwestwärts quer über die Adria, berührt am Sporn des italienischen Stiefels den Hafen von Brindisi, und als zweiten Halteplatz weiter südostwärts die herrlichste jonische Insel, die Stadt Corfu, auf der die mit so unendlicher Liebe und mit dem phantasievollen Sinn der idealen Kaiserin Elisabeth von Oesterreich erbaute Besetzung — dem Achilleion — nicht nur jedes Architekten Herz erfreuen, sondern auch mit dem unvergleichlichen Landschaftsbild jedem Reisenden in dauernder schöner Erinnerung bleiben wird.)

Nach Ankunft in Patras verlässe man den Dampfer, der die längere Weiterreise nach Athen um den Peloponnes und Cap Matapan herum forsetzt, und wähle entlang des herrlichen Isthmus die Fahrt mit der Bahn, die bei Korinths Landesenge den Kanal nach dem Aegäischen Meere übersetzt, dann in schwindelnder Höhe am steilen Felsgestade vorüber an der Insel Salamis und dem vom Erdboden zerrütteten Mekara führt und sich dann in die Attische Ebene hinabsenkt nach Athen, der Stadt des Theseus."

Nun erst, wenn das Auge selbst die herrlichen Bauten auf der Akropolis schauen darf, fasst der Geist die Mächtigkeit, die klassische Reinheit desselben und man glaubt Werke der alten Götter selbst, statt Menschenwerke zu sehen. Erbaut aus dem kostbarsten Material — dem weissen Pentelischen Marmor — viel edler noch, als der von Carrara — die zierliche Architektur des Erechtheions und die Mächtigkeit des Parthenons mit seinen Riesenmaassen — als Beispiel: Säulenstärke 1,90 m, Gebäckhöhe 3,72 m — aber trotzdem durchscheinend, so dass bei Abendsonne und bei der goldgelben Patina, die der Marmor in den tausenden von Jahren angenommen hat, das Auge wähnt, die Säulen seien von Gold; dies Alles, dieses Trümmerfeld von ergreifender Wirkung und dazu der unvergleichliche Blick bleibt jedem Beschauer als das Erhabendste, was er schauen konnte, in unvergesslicher Erinnerung.

Tausende Jahre Du sahst sie verrinnen Athenae,
Einstmals den Göttern und dann dem alleinigen Gotte
Dienten die Tempel der schönen Akropolis Höhe;
Hat auch die Zeit Euch in herrliche Trümmer verwandelt,
Heute fürwahr das Knie noch beugt sich anbetend.

Das heutige Athen — nach jahrhundertlanger Unterdrückung unter türkischem Joche als unbedeutender Ort fast vergessen — ist seit 1833 der Kulturwelt gleichsam wieder neu geschenkt worden; seit dieser Zeit hat es sich ungemein vergrößert; die schönsten neuen öffentlichen Gebäude aber errichteten deutsche Architekten.

Welch' ungeahnte Fülle architektonischer Bilder die Städte Dalmatiens bergen, darauf hinzuweisen und die Kollegen zu einem Besuche dieses Küstenlandes anzuregen, war augenscheinlich und auch ein wohlerreichter Zweck des Vortrages.

Pola, die altrömische Niederlassung mit seiner best-
erhaltensten Arena, seinen altrömischen Stadthoren und
Tempeln, dann Zara und Sebenico mit venezianischer
Architektur (bei Sebenico auch die grossartigen Kerka-
Fälle), dann weiter Spalato, die Stadt des Kaisers Dio-
cletian. Das heutige Spalato ist ganz innerhalb der Um-
fassungsmauern des ehemaligen Kaiserpalastes eingebaut;
der heutige Marktplatz war einst das Peristyl, der heutige
Dom einstmals die Hauskapelle des Kaisers mit dem gut
erhaltenen, packenden stimmungsvollen Inneren.

In der Nähe von Spalato der kleine malerische Ort Trau mit seinem reichen Dom und ferner die Ausgrabungen von Salona, der versunkenen, verschütteten Stadt aus römischer und byzantinischer Zeit.

Ein ganz anderes architektonisches Gepräge zeigt die malerische, liebliche, in südlicher üppiger Vegetation prangende alte Republik Ragusa mit venezianischen und orientalischen Motiven. Eine solche Fülle der reizendsten Klosterhöfe wird selten eine andere Stadt aufweisen.

Und nun zuletzt das wildromantische Felsennest Cattaro mit seinen 4 Seen — die berühmten Bocche di Cattaro — und seinen schwarzen Bergen.

Wahrlich, der Besuch dieses Küstenlandes wird jedem Architekten, aber auch jedem Naturfreund vollsten Genuss und eine Quelle neuer Anregung gewähren. —

Der Beifall der Versammlung — auch die Damen waren erschienen — war ein reicher und wohlverdienter. —

Arch.- und Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 15. März
1901. Vors. Hr. Zimmermann, anwes. 69 Pers.

Hr. Hennicke erhält das Wort zur Beantwortung einer Frage betr. die Stempelspflichtigkeit von Vereinbarungen, welche ausserhalb des Bauvertrages durch Briefwechsel getroffen werden. Hinsichtlich der über diese Frage bestehenden Rechtsunsicherheit hat Redner weder aus dem Studium des Stempelgesetzes, noch durch Erkundigung bei verschiedenen Rechtsanwälten genügende Aufklärung erhalten. Er hat sich darauf an das Stempelbureau gewandt, wo man auch nicht ohne weiteres Bescheid wusste, sondern seine Frage protokollierte und sich Antwort vorbehielt. Es erfolgte darauf eine schriftliche Entscheidung der „Deputation für indirekte Steuern und Abgaben“, die vom Redner vorgelesen wird und in sehr bestimmter Form solche Vereinbarungen für nicht stempel pflichtig erklärt. Während die Rechtsanwälte der Meinung waren, dass das Auftrags- und Annahmeschreiben zusammen einen Vertrag bildeten, gilt nach neueren gerichtlichen Ent scheidungen, die für die Erklärung der Deputation maass gebend waren, als Vertrags-Urkunde nur eine solche, welche die Unterschriften beider Kontrahenten trägt.

Der Vorsitzende dankt Hrn. Hennicke für seine Bemühungen, durch welche es ihm gelungen sei, eine für das Bauwesen Hamburgs ausserordentlich wichtige Entscheidung herbeizuführen.

Hierauf spricht Hr. Faulwasser erläuternde Worte zu einer ausgestellten Sammlung von modernen Tapeten der Firma Murck & Co., wobei er hervorhebt, dass die in zahlreichen Kunst-Zeitschriften enthaltenen kleinen Reproduktionen gerade bei Tapeten niemals die gleiche Wirkung, wie bei der Ausführung in wirklicher Grösse erreichten. Die Ausstellung umfasst deutsche, englische und französische Tapeten, unter ersteren bemerkenswerth solche nach Zeichnungen des Hamburger Malers Dorén, sowie vorzügliche Seidenstoff-Imitationen und der hochentwickelte „Jugendstil“ des Malers Christiansen. Die Muster des letztgenannten zeichnen sich durch schwungvolle Benennungen aus, wie „Morgenwind“, „Felsenhang“, „Sehnsucht“, „Föhrenwald“, „Erinnerung“, „Frühlingshauch“, wobei es indessen einer lebhaften Phantasie bedarf, um die Beziehung zwischen den Namen und der Zeichnung zu entdecken.

Die mit vielem Humor gegebenen Erläuterungen fanden den lebhaften Beifall der Versammlung.

An die kurze Tagesordnung schliesst sich eine Abschieds-Festlichkeit für den durch Versetzung nach Koblenz scheidenden Hrn. Geh. Brth. Gerstner, wobei demselben für seine stets bewährte Vereinstreue und in besonderer Anerkennung seiner Wirksamkeit als Leiter des „Bauernhaus-Ausschusses“ ein „Vierländer Bauernstuhl“ in charakteristischer Ausführung von dem Vorsitzenden als Andenken überreicht wird. Die zahlreiche Betheiligung und die vortrefflichen, von sprühendem Humor erfüllten Veranstaltungen des Geselligkeits-Ausschusses gaben der Feier einen wohlgelungenen Verlauf. — Mo.

Vermischtes.

Die Anstellungs-Verhältnisse der höheren Eisenbahn-Baubeamten. Die immer wiederkehrenden, schon 2 Mal vom Abgeordnetenhanse mit grosser Mehrheit angenommenen, von der Regierung bisher aber stets als unannehmbar abgewiesenen Anträge, bei der Anstellung der Bauinspektoren im Eisenbahndienste die über 5 Jahre überschüssende diätarische Wartezeit bei dem Besoldungs-Dienstalter in Anrechnung zu bringen, scheinen doch ihre Wirkung zu äussern. In einer der letzten Sitzungen der Budgetkommission stand dieser von den Abgeordneten Schmidt-Warburg und Dr. Krieger-Königsberg eingebrachte, von den Vertretern aller Partheien unter-

stützte Antrag erneut zur Berathung. Die Vertreter der Regierung erklärten zwar wiederum diesen Antrag für unannehmbar, da grundsätzlich das Besoldungs-Dienstalter mit der etatsmässigen Anstellung beginne und da die bei den unteren und mittleren Beamten, sowie bei den Oberlehrern gemachten Ausnahmen hier nicht zum Vergleich heran gezogen werden könnten, weil diese Beamten nur innerhalb eines begrenzten Bezirkes, die Eisenbahn-Baubeamten aber im ganzen Staatsgebiete rangirten, sie erklärte sich jedoch bereit, eine anderweite Regelung in Erwägung zu ziehen. Diese soll darin bestehen, dass ein Theil der Reg.-Baumeister fest angestellt werden könne, so dass ihnen also eine Pensions-Berechtigung nach Maassgabe der bezogenen Tagegelder zusteht, und damit die lange Dauer einer gänzlich unsicheren Existenz abgekürzt wird. Bezüglich einer solchen Aenderung sei Uebereinstimmung zwischen Bau- und Finanz-Verwaltung vorhanden. Mit Rücksicht auf diese Erklärung der Regierung beschloss die Kommission dem Hause die Ablehnung des eingebrachten Antrages vorzuschlagen. Hoffen wir, dass das vom Hrn. Minister der öffentl. Arbeiten so oft betonte Wohlwollen für die höheren Baubeamten der Staats-Eisenbahn-Verwaltung sich nun bald aus dem Stadium der Erwägung in das der That umsetzen möge. Es ist dann wenigstens etwas geschehen, um Misständen abzuhelpfen, die mit einer in der Volksvertretung nicht allzu häufigen Einmüthigkeit aller Partheien immer wieder zum Ausdruck gebracht worden sind. —

Der internationale Verband für die Materialprüfungen der Technik wird in diesem Jahre in der Zeit vom 9. bis 14. September einen Kongress in Budapest abhalten, auf welchem wichtige materialtechnische Fragen zur Verhandlung kommen. Ausserdem wird von den Obmännern der technischen Kommissionen des Verbandes Bericht über deren Thätigkeit erstattet werden. Neben diesen Verhandlungs-Gegenständen, zu denen noch eine Reihe geschäftlicher Fragen hinzukommen, sollen übrigens auch eine Auswahl interessanter wissenschaftlicher Vorträge auf die Tagesordnung gesetzt werden. Anmeldungen zu diesen Vorträgen sind bis zum 15. Mai d. J. an Hrn. Geh. Reg.-Rth. Prof. Martens, Charlottenburg, zu richten. An den Kongress, von dem hiernach besondere Anregung zu erwarten ist, schliessen sich Ausflüge an, die voraussichtlich nach dem Eisernen Thor und Herkulesbad, bezw. nach der hohen Tatra gerichtet werden. —

Preisbewerbungen.

Allgemeiner Wettbewerb um den Entwurf zum Bebauungsplan für die Stadt Gothenburg in Schweden. In Ergänzung unserer kurzen Mittheilung in No. 33 kommen wir auf diesen interessanten Wettbewerb zurück, nachdem uns die Unterlagen — 4 Pläne im Maassstab 1:2000 und ein sehr knappes Programm in schwedischer Sprache — zugegangen sind.

Der zu behandelnde Stadttheil umfasst das südliche und südöstliche Gelände des Stadtgebietes zwischen dem Wallgraben bezw. der den alten Stadtkern umziehenden Breiten Ringstrasse — neue Alleen — im Norden und den beiden Vorstädten Stampen und Annendal im Osten bezw. Südosten. Die Schwierigkeit des Entwurfes liegt hauptsächlich in der Ueberwindung der grossen Höhenunterschiede, die hier bis zu 60 m betragen, und in zweckmässiger Auftheilung des z. Th. sehr schroff ansteigenden, aus verschiedenen Hügeln (Gneisfelsen) bestehenden Geländes, zwischen denen sich in den tieferen Falten z. Th. schon die Bebauung einschiebt. Diese Verhältnisse machen Strassenanlagen mit einem Gefälle bis 1:20, ausnahmsweise auch 1:10, an einzelnen Stellen auch Treppenanlagen nothwendig. Andererseits geben sie aber auch Gelegenheit zur Schaffung schöner Stadtbilder.

Das Programm enthält an sachlichen Bestimmungen, ausser den schon genannten Angaben über die Gefällverhältnisse, nur die Vorschrift, dass die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen und die Bauordnung von Gothenburg hinsichtlich der Auftheilung der Baublocks zu beachten sind; dass Fürsorge für günstige Verkehrsbedingungen, namentlich im Hinblick auf den Anschluss des Stadttheiles an einen an der Stelle des jetzigen Staats-Bahnhofes gedachten Zentral-Bahnhof (gehört nicht zu der Aufgabe) zu treffen ist; dass Arbeiter-Wohnviertel, an den steileren Stellen Villenviertel, ferner Plätze für Ausstellungen, Spielplätze, Parkanlagen usw. vorzusehen sind, und dass überhaupt eine günstige Bebauung und Entwässerung möglich wird.

Der Entwurf ist in die in 1:2000 gelieferten, mit Höhenkurven in 1 m Abstand versehenen Pläne einzuzeichnen; von allen neuen Strassen sind Längsprofile zu geben;

einzelne hervorragende Stellen sind in geometrischen Zeichnungen 1:400, nach freier Wahl auch in Perspektive darzustellen. Für die Erläuterungen sind nähere Vorschriften, auch über die Sprache, nicht gemacht.

Als Preisrichter werden genannt: Hofintendant J. E. A. Börtzell und Prof. Clason von der technischen Hochschule Stockholm, Grosskaufmann A. Kobb, der Chef des Bauwesens Ph. Aqvist und der Stadt-Architekt C. Fahlström in Gothenburg. Die Preisrichter und die Mitglieder des ausschreibenden Ausschusses sind von der Betheiligung ausgeschlossen. Die in angemessener Höhe ausgesetzten Preise haben wir schon mitgetheilt, ebenso den Einlieferungstermin. Die sämmtlichen rechtzeitig eingelieferten Arbeiten werden nach Fällung des Urtheils ausgestellt. Letzteres wird in mehreren, allerdings nur schwedischen Zeitungen bekannt gegeben, ausserdem nebst der Begründung im Druck veröffentlicht. Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe werden **Eigenthum** der Stadt.

Der Wettbewerb verspricht nach allem ein recht interessanter zu werden, allerdings auch ein solcher, bei welchem befriedigende Lösungen nicht ganz leicht sind. Die sehr allgemeine Fassung des Programmes erschwert ausserdem die Bearbeitung. Jedenfalls ist eine solche ohne eingehende Studien an Ort und Stelle nicht möglich. —

In einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Mausoleum der Familie Poznanski in Lodz (Bausumme etwa 200000 M.) errangen die Hrn. Cremer & Wolffenstein in Berlin Sieg und Ausführung. —

Personal-Nachrichten.

Baden. Dem Baudir. W a s m e r bei der Gen.-Dir. der Staatseisenb. ist die Erlaubniss zur Annahme u. z. Tragen des ihm verlieh. kgl. preuss. Kronen-Ordens II. Kl. ertheilt.

Dem Reg.-Bmstr. W a l t e r in Karlsruhe ist die neu eingericht. Postbauinsp.-Stelle das. übertragen.

Preussen. Dem Wasserbauinsp. Thielecke in Wittenberge und dem Brth. Buchmann in Schönebeck a. E. ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl., dem Eisenb.-Dir. Stephan in Stettin der kgl. Kronen-Orden III. Kl. und dem Reg.-Bmstr. Seemann in Berlin der kgl. Kronen-Orden IV. Kl. verliehen.

Der Geh. Brth. u. vortr. Rath im Minist. d. öffentl. Arb. v. Doemming ist z. Geh. Ob.-Brth., die Reg.-Bfhr. Karl Klein aus St.-Johann u. Ernst Hartung aus Treptow (Hochbfsch.), — Wilh. Weber aus Koblenz, Helmut Strelow aus Priemhausen, Gust. Meyer aus Osnabrück u. Friedr. Miether aus Pinneberg (Eisenb.-Bfch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Sachsen. Verliehen ist: Den Ob.-Brthn. Göbel, Larrass u. Pagenstecher, den ord. Prof. an der Techn. Hochschule Fischer u. Geh. Hofrath Weissbach sämmtl. in Dresden das Ritterkreuz I. Kl. des Verdienst-Ordens; — den Brthn., Betr.-Insp. Baumann in Zwickau, Bauinsp. Dressler u. Hartmann in Dresden, dem Betr.-Insp. Müller und dem Stadtbtrh. Bräter in Dresden das Ritterkreuz I. Kl. des Albrechts-Ordens; — dem Eisenb.-Dir. Andrae und dem Fin.- u. Brth. Hoffmann in Dresden, sowie dem Brth. Reh bei der Baudir. der Landesanstalten der Titel und Rang eines Ob.-Brths.; — den Brthn. Canzler in Chemnitz, Kemlein in Zwickau und Neuhaus in Meissen der Titel u. Rang eines Fin.- u. Brths. in Gruppe 1 der 4. Kl. der Hofrangordnung; — den Bauinsp. Fritzsche in Chemnitz, Herrmann in Schwarzenberg, Uter in Leipzig u. Vogt in Chemnitz der Titel u. Rang eines Brths. in der 4. Kl. der Hofrangordnung; — dem Arch. u. Kirchenbmstr. Quentin in Pirna der Titel u. Rang eines Brth. —

Dem Brth. Krüger in Meissen ist die Erlaubniss z. Annahme und z. Tragen des ihm verlieh. hess. Ritterkreuzes I. Kl. des Verdienst-Ordens Philipps des Grossmüthigen ertheilt.

Württemberg. Die Kand. des Hochbfschs. Rich. Dollinger von Stuttgart, Ferd. Graner von Heilbronn, Otto Kuhn von Reutlingen, Karl Pregizer von Tübingen, Max Weber von Stuttgart u. Andr. Wirth von Rinderfeld sind bei der 2. Staatsprüfung für befähigt erkannt und erhalten die Bezeichnung Reg.-Bmstr.

Der Abth.-Ing. Hartmann bei d. bautechn. Bür. der Gen.-Dir. der Staatseisenb. ist zu der Eisenb.-Bauinsp. Esslingen versetzt. Der Reg.-Bmstr. Em. Roth in Ulm ist gestorben.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. M. B. in W. Die zutreffendste Beantwortung Ihrer Anfragen erhalten Sie durch die „Deutsche Kolonialgesellschaft“, Berlin W. 9, Schelling-Str. 3 und durch das „Auswärtige Amt“, Berlin W. 8, Wilhelm-Str. 75—76.

Anfragen an den Leserkreis.

Wer kennt ein Verfahren „de Bruan“ zur Herstellung von Estrich und wer kennt „Bruanlit“, eine Art Eisenglasur von etwa 18 mm Dicke? Welche Erfahrungen sind damit gemacht?

G. in Oberhausen.

Inhalt: Die Stellung der Architektur im öffentlichen Kunstleben Deutschlands. — Städtebaufragen mit besonderer Beziehung auf Berlin. — Die freitragenden massiven Wände System „Prüss“. — Wohnhausfassaden von Martin Dülfer in München. — Die österreichische Parlamentsvorlage über die Anlage von Wasserstrassen. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin SW.

Städtebaufragen mit besonderer Beziehung auf Berlin.

(Fortsetzung.)

Zwei Punkte sind im Vorhergehenden herausgegriffen, die erkennen lassen, wie man durch Befriedigung des schärfer zu erfassenden Bedürfnisses zu einer Individualisierung auch moderner Städte kommen kann. Wie Sie sehen, spielen in der Städtebaukunst die Bodenspekulation und die Rücksicht auf die Bauordnung eine grosse Rolle. Letztere ist unbedingt maassgebend für den Bebauungsplan; erstere könnte allerdings, mehr als es bisher geschieht, gerade umgekehrt durch den Bebauungsplan geregelt werden. Neben einer verständigen städtischen Bodenpolitik kommt es also auf eine Unterscheidung der verschiedenartigen Wohnbedürfnisse an. Je mannichfaltiger die Wohnweise, je zahlreicher die Bebauungsarten, desto abwechslungsreicher die Strassenbilder, desto malerischer die ganze Stadtanlage. Ist solche Grundlage erst gegeben, so sind nur noch wenige ästhetische Hemmnisse zu beseitigen. Man braucht dabei in der Zahl der Bauklassen gar nicht so weit zu gehen, wie in München; es genügt schon, wenn innerhalb einiger Hauptklassen verschiedene Bebauungsmöglichkeiten durch Begünstigung besonderer Bebauungszwecke gewährt werden.

Die unmittelbaren Vorschriften für die Aufstellung von Bebauungsplänen in Preussen giebt das sog. Fluchtlinien-Gesetz vom 2. Juli 1875, dessen Reform schon oft gefordert worden ist. Bevor nun hierzu neue Vorschläge zu machen waren, ist die Kommission zunächst in eine Prüfung des neuen Baugesetzes für das Königreich Sachsen eingetreten, das den Städtebau ebenfalls auf eine sozial gegliederte Grundlage zu stellen und damit auch den Boden für eine dem Schablonenhaften entrückte künstlerische Gestaltung zu geben versucht. Doch herrschte bald darüber Uebereinstimmung, dass aus diesem Gesetze für unsere Verhältnisse unmittelbar Verwendbares nicht zu entnehmen sei — nebenbei bemerkt ein Beweis dafür, wie wenig geeignet diese Dinge zu einer Regelung von Reichswegen sind —, denn die Absichten des Gesetzgebers setzen mehr den Anfang der Entwicklung voraus, um zur vollen Wirkung gelangen zu können. Der Entstehung schablonenhafter Wohnbedingungen soll vorgebeugt, die Gestaltung individueller Stadttheile vorbereitet werden. Wir sind aber bereits gross geworden unter anderen Voraussetzungen, deshalb kann es sich bei uns nicht um eine radikale Neugestaltung handeln, sondern nur um Reformen innerhalb des Bestehenden und Angebahnten, um Ergänzungen zu dem Vorhandenen, zumal bei allen tiefgreifenden Aenderungen weiter Unruhe in die Bevölkerung getragen, wohlverworbene Besitzrechte beeinträchtigt werden. Von diesem spezifisch Berlinischen Gesichtspunkte war demnach an die Frage heranzutreten, ob und was noch nachgeholt werden kann, um dem Bedürfnisse enger auf den Leib zu rücken, um mehr Abwechslung in das Gesamtbild zu bringen.

Bevor ich aber nun auf die Reform des Fluchtliniengesetzes eingehe, muss ich noch einen weiteren Punkt mit in die Be-

trachtung ziehen. Wie Sie wissen, geht schon seit Jahren eine Bewegung in Landmessenkreisen auf eine Hebung ihres Standes hinaus. Diesem ehrenwerthen Bestreben wird niemand seine Achtung versagen. Zuweilen treibt aber die Leidenschaft, mit der dem Ziele zugestrebt wird, sonderbare Blüten. Die Landmesser suchen ihren Einfluss, den sie ohnehin schon auf die Bebauungspläne

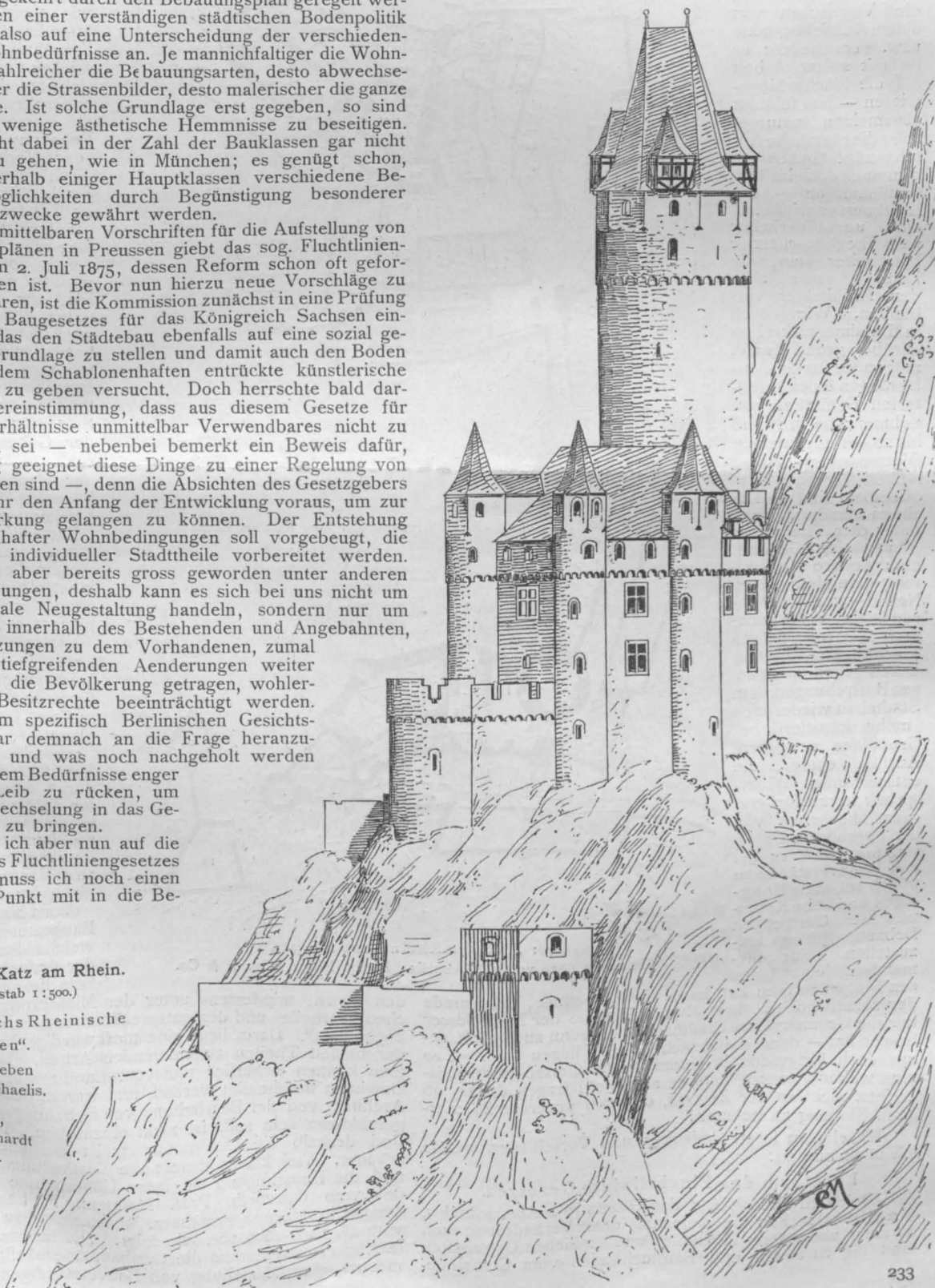
Die Burg Katz am Rhein.

(Maasstab 1:500.)

Aus: „Dilichs Rheinische Burgen“.

Herausgegeben von C. Michaelis.

Berlin, Franz Ebhardt & Co.



haben, noch zu erweitern. Hierin liegt eine gewisse Gefahr. Schon ist der Leitung der Architekten der Gärtner entschlüpft, wie man an der Bepflanzung öffentlicher Plätze und Parkanlagen, die in Beziehung zur umgebenden Architektur zu setzen sind, oft mit Bedauern herausfühlen kann. Immerhin ist doch der Gartenbau auch für sich allein eine Kunst; Form und Farbe der Gewächse, die Massen der Baumgruppen, ihre Anordnung und Schattenwirkung auf der Rasenfläche, am Berghange, nicht zum letzten ihre sich von der Luft abhebenden Umrisslinien, Durchblicke und Fernsichten müssen sich in der Phantasie zu Zukunftsbildern gestalten. Ueber eine starke Einbildungskraft soll man auch im Städtebau gebieten — dem Landmesser liegt es aber welkenfern, sich die Wandungen

Vorstand im Einverständniss mit der Gemeinde, bez. deren Vertretung, dem öffentlichen Bedürfnisse entsprechend, unter Zustimmung der Ortspolizei-Behörde festzusetzen.

Die Ortspolizei-Behörde kann die Festsetzung von Fluchtlinien verlangen, wenn die von ihr wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten die Festsetzung fordern.

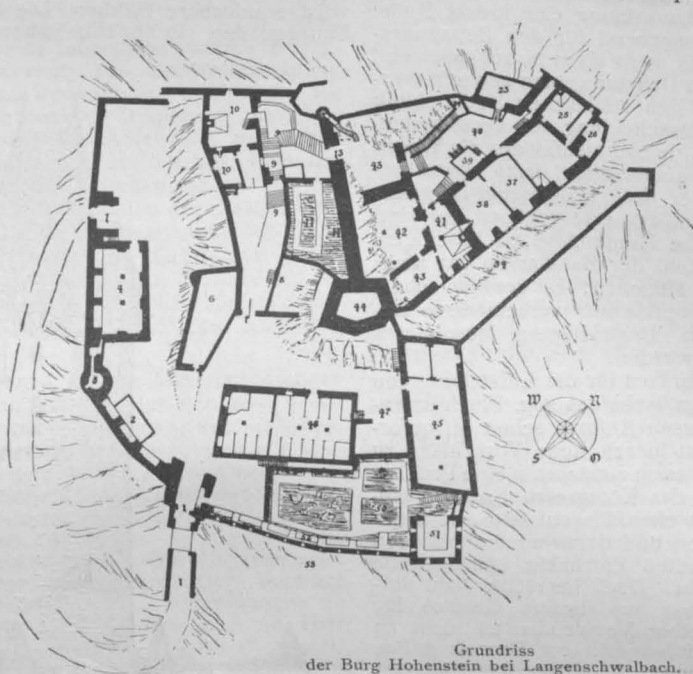
Die Festsetzung von Fluchtlinien kann für einzelne Strassen und Strassentheile oder, nach dem voraussichtlichen Bedürfnisse der näheren Zukunft für grössere Grundflächen erfolgen.

Hierin ist keine allgemeine Verpflichtung der Gemeinde zur Aufstellung von Bebauungsplänen ausgesprochen. Dem öffentlichen Bedürfnisse entsprechend sind Fluchtlinien fest-

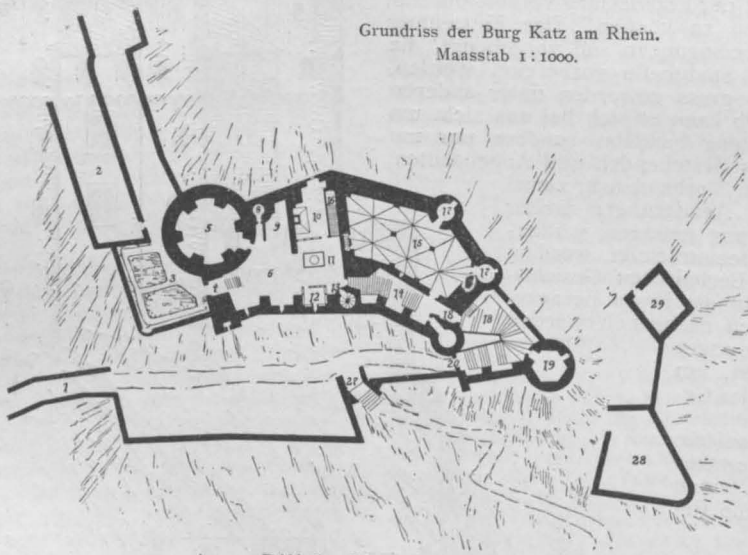
zusetzen. Polizeiliche Rücksichten können die Festsetzung fordern. Es fragt sich, wie weit reicht das öffentliche Bedürfniss? Gewöhnlich wird als solches nur die Rücksicht auf den Verkehr angesehen, nicht auch die Vorsorge für die Bebauung ausserhalb der Verkehrswege. Auch genügt es, die Fluchtlinien von Fall zu Fall festzusetzen.

Schon um der Gefahr einer Wohnungsnoth vorzubeugen, wird es sich empfehlen, die Gemeinden unter allen Umständen zur Aufstellung von Bebauungsplänen zu verpflichten, sobald die Bevölkerungs-Zunahme um einen gewissen Satz stärker ist, als der Geburten-Ueberschuss. Auch müsste der Umfang der Bebauungspläne genauer bestimmt werden.

Die Ausführungs-Bestimmungen (§ 2) zu diesem Gesetze sagen inbetrreff der Anfertigung der Bebauungspläne: „Dieselben (die Vorlagen, nämlich Lagepläne — Fluchtlinienpläne für einzelne Strassen, Bebauungspläne, Uebersichtspläne —, Höhen-Angaben, erläuternde Schriftstücke) müssen durch einen vereidigten Feldmesser aufgenommen oder als richtig bescheinigt und durch einen geprüften Baumeister oder einen im Kommunal-dienst angestellten Baubeamten, durch welche die Richtigkeit der Aufnahme gleichfalls bescheinigt werden kann, mindestens unter der Mitwirkung eines solchen bearbeitet und dementsprechend unterschriftlich vollzogen sein“. Darin liegt eine merkwürdige Vermischung der beiden Theilen zukommenden Arbeit. Die Aufnahmen können sicherlich nur vom Landmesser mit gutem Gewissen bescheinigt werden, und warum der ungeprüfte Architekt von der Bearbeitung von Bebauungsplänen ausgeschlossen sein soll, ist nicht einzusehen. Thatsächlich sind deshalb die Landmesser meist die alleinigen Bearbeiter. Viel klarer drückt die Vertheilung der Arbeit und die Berechtigung zu ihrer Uebernahme der Erlass des vom Oberbrth. Prof. Hofmann in künstlerischen Dingen berathenen grossherz. Ministeriums zu Darmstadt vom 28. Dez. 1899 aus, wie folgt: „Es hat sich als missständig erwiesen, dass die Ortsbaupläne häufig von Geometern, ohne Zuziehung von Bauverständigen bearbeitet



Grundriss
der Burg Hohenstein bei Langenschwalbach.
Maassstab 1:1000.



Grundriss der Burg Katz am Rhein.
Maassstab 1:1000.

Aus: „Dilichs Rheinische Burgen“.

Herausgegeben von C. Michaelis. Berlin, Franz Ebhardt & Co.

den Dingen zu thun hat, ist es ein Geheimniss, dass gerade der zurzeit noch vorherrschende Einfluss der Landmesser uns die Geometrie der Stadtbaupläne, wenn auch nicht gebracht hat — denn die Ursachen dafür liegen tiefer —, so uns doch fortgesetzt in einem verknöcherten Schematismus weiter vorsetzt, dass es sich wohl fragen dürfte, ob es jetzt nicht an der Zeit sei, dagegen unsererseits energische Stellung zu nehmen!

Mit einigen losen Gedanken und Vorschlägen wende ich mich nun zu:

I. Reform des Fluchtlinien-Gesetzes.

Gleich zu Anfang sagt das Gesetz (§ 1 Abs. 1 und 2, § 2 Abs. 1): „Für die Anlegung oder Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften sind die Strassen- und Baufluchtlinien vom Gemeinde-

werden; ersteren sollte vielmehr lediglich die Anfertigung des Situationsplanes mit Eintragung der Höhenzahlen, die Projektierung und Einzeichnung der Strassenfluchten dagegen ausschliesslich Bauverständigen überlassen bleiben.“ Diese Bestimmung erscheint mir nachahmungswert.

Ferner bestimmt das Gesetz im § 1, Abs. 4, und im § 3: „Die Strassenfluchtlinien bilden regelmässig zugleich die Baufluchtlinien, d. h. die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist. Aus besonderen Gründen kann aber eine von der Strassenfluchtlinie verschiedene, jedoch in der Regel höchstens 3^m von dieser zurückweichende Baufluchtlinie festgesetzt werden.“

Bei Festsetzung der Fluchtlinien ist auf Förderung des Verkehrs, der Feuersicherheit und der öffentlichen Gesundheit Bedacht zu nehmen, auch darauf zu halten, dass eine Verunstaltung der Strassen und Plätze nicht eintritt. Es ist deshalb für die Herstellung einer genügenden Breite der Strassen und einer guten Verbindung der neuen Bauanlagen mit den bereits bestehenden Sorge zu tragen.“

Der erste Satz ist allgemein schon längst als ein unglücklicher anerkannt. Sollen Vorgärten angelegt werden, so reichen 3^m nicht aus; dazu sind wenigstens 5^m erforderlich. Werden aber keine Vorgärten angelegt, so fallen Bauflucht und Strassenflucht zusammen; infolgedessen sind, da grössere Vorsprünge vor die Bauflucht seitens der Polizei erst in einer gewissen Höhe über dem Erdboden zugelassen werden, die malerischen Freitreppen, Beischläge und Ausluge des Mittelalters unmöglich. Wir müssen uns durchweg mit glatt durchgeführten Unterwänden begnügen, von denen fraglich ist, ob sie selbst für die Schaufenster der Geschäftsläden als zweckmässig zu erachten sind. Um den Strassenwandungen wieder von unten herauf ein Relief zu geben etwa wie da, wo frühere Vorgärten nachträglich beseitigt worden sind, lässt man in Wien zwischen Strassenflucht und Bauflucht einen Streifen von 1^m Breite liegen, der zum Grundstück gehört, aber nur in beschränktem Umfange bebaut werden darf mit Terrassen, Treppen zu Erkern usw., aber auch eingefriedigt oder frei belassen werden kann. Für die Höhe der Gebäude ist dann die Breite zwischen den Strassenfluchtlinien massgebend.

Eine derartige grundsätzliche Unterscheidung zwischen Bauflucht und Strassenflucht erscheint innerhalb der Ringbahn um so mehr erwünscht, als hier nur selten noch Vorgärten angelegt werden, weil hier bei Berechnung der unbebaut zu lassenden Grundstücksfläche, der Freifläche, die Vorgartenfläche vorweg von der Gesamtfläche abgezogen wird. Da die Anlage von Vorgärten aus gesundheitlichen und schönheitlichen Rücksichten nur befürwortet werden kann, so ist es bedauerlich, dass hier nicht zwischen Verkehrsstrassen und Wohnstrassen unterschieden wird. In ersteren werden Vorgärten überhaupt nur ausnahms-

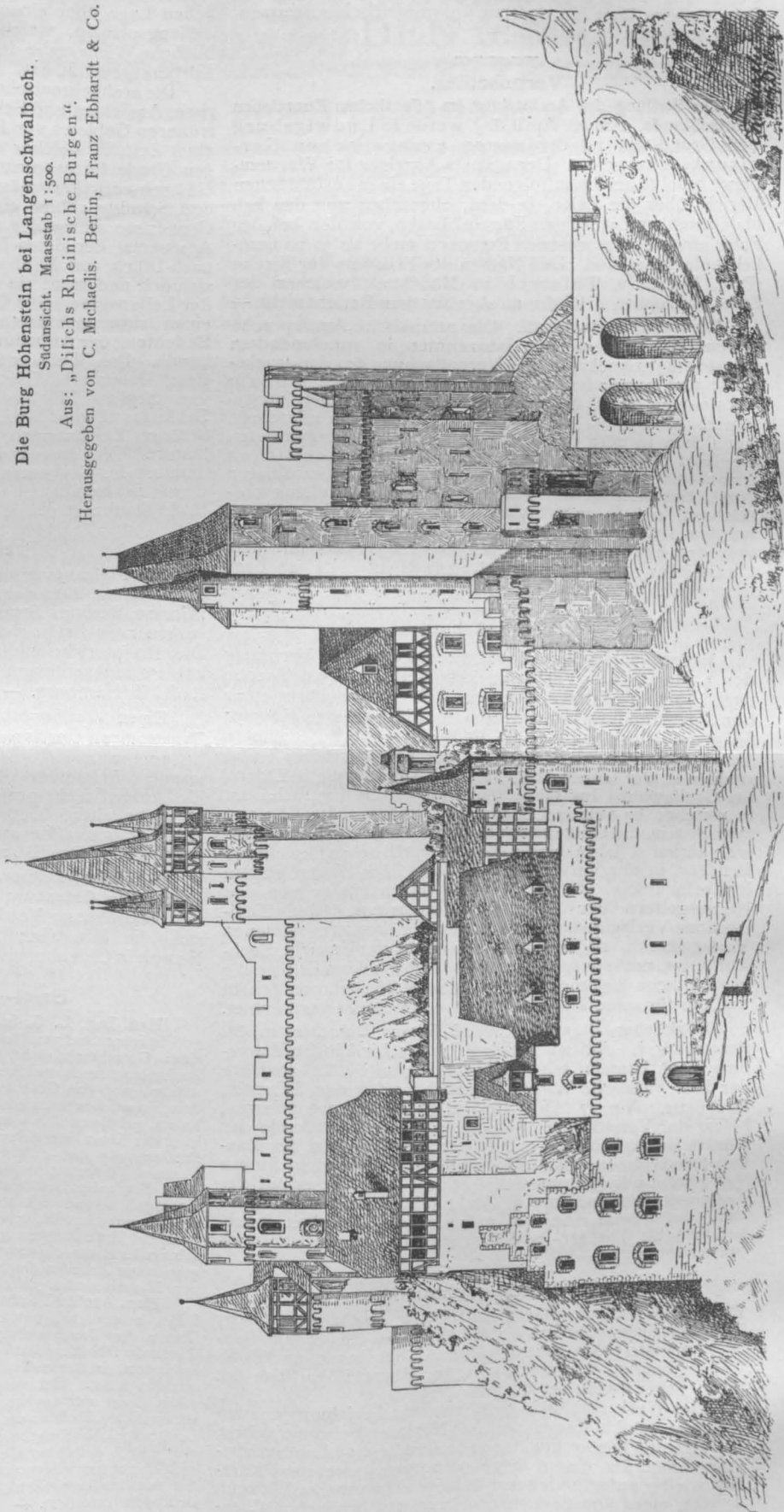
weise anzulegen sein — nämlich in Hinsicht auf eine erst später notwendige Verbreiterung der Strasse. Dann darf allerdings die Vorgartenfläche nicht als unbebaute Fläche eingerechnet werden. Anders liegt es aber in den Neben-

Die Burg Hohenstein bei Langenschwalbach.

Südaussicht. Maassstab 1:500.

Aus: „Dilichs Rheinische Burgen“.

Herausgegeben von C. Michaelis. Berlin, Franz Ehardt & Co.



strassen, abseits vom Verkehr. Es liegt kein Grund vor, hier nicht zu rechnen wie in der Vororten, ausserhalb der Ringbahn, wo bei Berechnung der Freifläche der Vorgarten mit in Ansatz kommt.

Es darf hier die Bemerkung angefügt werden, dass es nicht immer nothwendig sein wird, auf beiden Seiten der Strasse Vorgärten anzuordnen. Diese gehören, ebenso wie Baumreihen, eigentlich nur auf die Sonnenseite der Strasse. Der durch diese Anordnung entstehende Gegensatz zur Schattenseite lässt ein derartig unsymmetrisches Strassenprofil stets günstig wirken. — (Schluss folgt.)

Vermischtes.

Zur Stellung der Architektur im öffentlichen Kunstleben Deutschlands. Am 28. April d. J. wurde in Ludwigsburg der Grundstein zu der neuen evangelischen Garnisonkirche gelegt. Der „Staats-Anzeiger für Württemberg“ brachte am darauffolgenden Tage einen ausführlichen Bericht über die Feier, in dem, abgesehen von den kgl. Majestäten und sonstigen Fürstlichkeiten, von den bei der Feier anwesend gewesenen Personen mehr als 30 namentlich aufgeführt sind. Den Namen des Erbauers der Kirche (Prof. Friedr. v. Thiersch in München), welcher der Feier beiwohnte, erfährt man aber aus dem Bericht nicht. —

Preussischer Curialstil. Die preussische Amtssprache erfreut sich seit einigen Jahrzehnten in zunehmendem Maasse einer zweckmässigen Vereinfachung der Ausdrucksweise und namentlich haben Erlasse der letzten Jahre die Vermeidung aller überflüssigen Redewendungen vorgeschrieben. Um so auffälliger wirkt es dann allerdings, wenn man in dem von uns bereits eingehend gewürdigten Bericht über „die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preussen 1890—1900“, der sich im übrigen durch Sachlichkeit der Auffassung und Darstellung auszeichnet, auf S. 97 wörtlich liest: „Die Bauinspektoren wurden früher nach einer Dienstzeit von 16—18 Jahren von der Ernennung zum Reg.-Baumeister ab mit dem Charakter als Baurath begnadigt.“ Es ist doch immer noch vom alten Zopf ein Zöpfchen übrig geblieben. —

Todtenschau.

Verlagsbuchhändler Ernst Toeche †. Am Vormittag des 3. Mai ist der Verlagsbuchhändler Hr. Ernst Toeche nach kurzem Kranklager im 58. Lebensjahre einer Lungenentzündung erlegen. Am 24. März 1844 als jüngster Sohn des Hofrathes Toeche in Berlin geboren, widmete sich der Verstorbene zunächst der Landwirtschaft und studierte an der landwirthschaftlichen Hochschule in Eldena bei Greifswald. Im Jahre 1870 trat er die Laufbahn an, in welcher er seinen Lebensberuf finden sollte. Er trat zunächst in die Universitäts-Buchhandlung in Kiel ein, und war darauf 8 Jahre hindurch im Geschäfte seines älteren Bruders, in der Verlagsbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn in Berlin thätig. Am 1. Juli 1879 übernahm er von den Herausgebern der „Deutschen Bauzeitung“ den Kommissions-Verlag dieser Zeitung und der damit verbundenen Verlagswerke. 22 Jahre hindurch hat er mit Umsicht, Sachkenntniss, mit seltener Pflichttreue und reichem Erfolge die geschäftliche Leitung unserer Verlagsunternehmen gehabt und uns für seine Thätigkeit zu grossem Danke verpflichtet.

Wirklicher Staatsrath Prof. Victor Schröter in St. Petersburg †. Am 29. April d. J. verschied in St. Petersburg nach langem, schwerem Leiden im 63. Lebensjahre der kais. russische Wirkl. Staatsrath Prof. Victor Schröter, Excellenz. Am 27. April 1839 in St. Petersburg geboren, betrat der Verstorbene 1856 die kaiserliche Akademie der Künste in St. Petersburg, um sich dem Studium der Baukunst zu widmen. Dieses Studium setzte er in dem Atelier von Prof. Ludwig Bohnstedt fort und beendete es auf der damaligen Bauakademie in Berlin. In Russland entfaltete der Verstorbene eine sehr ausgedehnte Thätigkeit, insbesondere im Theater- und Kirchenbau, auf die wir noch zurückkommen. —

Bücherschau.

Rheinische Burgen. Nach Handzeichnungen Dilichs (1607) herausgegeben von Carl Michaelis, Regierungs-Baumeister. Mit Beiträgen von C. Krollmann und Bodo Ebhardt, Architekt. Berlin, Franz Ebhardt & Co. Preis broch. 20 M., geb. 24 M.

Das Werk enthält in trefflichen Nachzeichnungen, von welchen die Abbildungen dieser Nummer Beispiele geben, die sämtlichen architektonischen und einige Landschafts-Aufnahmen aus einem lange verborgen gewesenen, kürzlich wieder aufgefundenen prächtigen Tafelwerke Wilhelm Dilichs, eines künstlerisch hochbegabten hessischen Chronisten, welcher es unternahm, die hessischen Burgen aufzunehmen und sie in einer höchst geistreichen Art darzustellen. Diese Darstellungsart ist in einem vortrefflich ausgeführten Facsimile-Blatt mit der Burg Rheinfels nach Dilich wiedergegeben. Sie besteht darin, dass die zu-

sammengesetzte Gebäudegruppe einer alten Burganlage dadurch im geometrischen Bilde klar zu machen versucht ist, dass die aus einer Richtung sich ergebenden Ansichten der verschiedenen Gebäudetheile im gleichen Maasstabe je auf besonderen Klappen dargestellt und in ihrer natürlichen Lage über einander befestigt sind. Es ist das Darstellungsprinzip, welches die Anatomie vielfach für die bildliche Wiedergabe der inneren Organe des menschlichen Körpers gewählt hat.

Die architektonischen Zeichnungen Dilichs geben Grundrisse, Ansichten und Schnitte vieler rheinischer Burgen des früheren Gebietes von Hessen-Kassel wieder und zwar aus einer Zeit, in welcher der Verfall noch nicht in dem heutigen Grade fortgeschritten, der bauliche Zustand vielmehr ein noch verhältnissmässig guter war. Zahlreiche Ansichten und Schnitte geben ein ausreichendes, sich auf genaue Grundrisse stützendes zuverlässiges Bild des Inneren und Aeusseren der deutschen Burgen. Die Nachzeichnungen nach Dilich von Michaelis sind durchgehends gut, übersichtlich und treu; sie werden ergänzt durch einen Abriss der Lebensgeschichte Dilichs von Krollmann und durch einen zusammenfassenden Aufsatz Ebhardts über die Bedeutung der Aufnahmen Dilichs für die deutsche Burgenkunde. Das Werk enthält die Darstellungen der Burgen Katz, Hohenstein, Rheinfels, Reichenberg, der Marksburg, von Schloss Philippsburg, Schloss Homburg und des Schlosses Ziegenhayn. Sein Schwerpunkt liegt in den schönen Zeichnungen, die ein kurzer sachlicher Text erläutert. Die Ausstattung des Werkes ist eine der Bedeutung des Gegenstandes entsprechende schöne und würdige. Es enthält ein sehr werthvolles Material für die Profanbaukunst des Mittelalters in Deutschland. —

Preisbewerbungen.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung eines Geschwindkeitsmessers für elektrische Strassenbahnen erlässt die „Grosse Berliner Strassenbahn“ zum 1. Sept. d. J. Es gelangen zwei Preise von 3000 und 1500 M. zur Vertheilung. Das Preisgericht bilden die Hrn. Geh. Brth. Borck und kgl. Polizeihauptmann Vogel in Berlin, sowie Gen.-Dir. Röhl in Hamburg. —

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Tapetenmuster erlässt die Tapetenfabrik Flammersheim & Steinmann in Köln-Zollstock zum 30. Okt. d. J. Es gelangen 3 Preise von 1500, 1000 und 500 M. zur Vertheilung. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 200 M. ist vorbehalten. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Dir. v. Falke und Reg.-Bmstr. Carl Moritz in Köln, sowie Hr. Georg Böttcher in Leipzig. —

Zu einem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Landtagsgebäude in Oldenburg gelangen 3 Preise von 2000, 1200 und 800 M. zur Vertheilung. Im Preisgericht befinden sich die Hrn. Geh. Ob.-Brth. Jansen und Stdtbmstr. Noack in Oldenburg, sowie Hr. Arch. Poppe in Bremen. —

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Ing. L. G. in Mainz. Sofern Sie nicht ständig als gerichtlicher Sachverständiger bestellt sind, waren Sie zur Abgabe eines Gutachtens nicht verpflichtet, durften vielmehr diejenigen Preise bestimmen, welche Sie für das erforderliche Gutachten ansetzen würden und das Gutachten zu anderen Preisen ablehnen. Nachdem Sie solches unterlassen und das verlangte Gutachten abgegeben haben, gebühren Ihnen nur angemessene Sätze. Als solche gelten in erster Linie die erlassenen Gebührenordnungen und bei deren Ermangelung das richterliche Ermessen. Die Sätze, welche der Verband deutscher Architekten- und Ingenieurvereine als Norm für seine Mitglieder bestimmt hat, sind dem Gerichte gegenüber nicht maassgebend und es braucht dasselbe sie nicht zu berücksichtigen. Ob Sie mit einer Beschwerde über den richterlichen Festsetzungsbescheid durchdringen werden, hängt davon ab, ob Sie den Beschwerderichter überzeugen können, dass bei Beschaffenheit der geleisteten Arbeiten die bewilligten Beträge hinter dem angemessenen Maasse zurückgeblieben sind. — K. H.-e.

Hrn. Arch. K. Schw. in Frankfurt a. M. Wir wissen Ihnen leider keinen „billigen“ Rath. Sind der Figureschmuck und andere Theile des Baues schon stark verwittert und wollen Sie eine dauernde Abhilfe schaffen, so hilft nichts anderes, als ein Ersatz in hartem, wetterbeständigem Gestein, welches mit Fluat getränkt werden kann. Bei vorgeschrittener Verwitterung gewährt Fluat allein einen nur vorübergehenden Erfolg, da es nicht im Stande ist, die tiefen Stellen auszufüllen, in welchen im Winter Eisbildungen beständige Abbröckelungen verursachen. Ebenso wenig giebt es ein billiges Mittel zur Herstellung der schadhaften Zinkdächer. Da es sich um einen hervorragenden Monumentalbau handelt, so sollten Sie vor der Ausgabe nicht zurückschrecken, welche ein Eindecken in Kupfer erfordert. —

Inhalt: Städtebaufragen mit besonderer Beziehung auf Berlin (Fortsetzung). — Vermischtes. — Todtenschau. — Bücherschau. — Preisbewerbungen. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wih. Greve, Berlin SW.

Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901.



Wenn es noch eines Beleges für die in unserem Aufsatz über die Stellung der Architektur im öffentlichen Kunstleben Deutschlands in No. 36 aufgestellte Behauptung bedürfte, dass die Gründe für das Zurücktreten der Baukunst im Kunstleben der

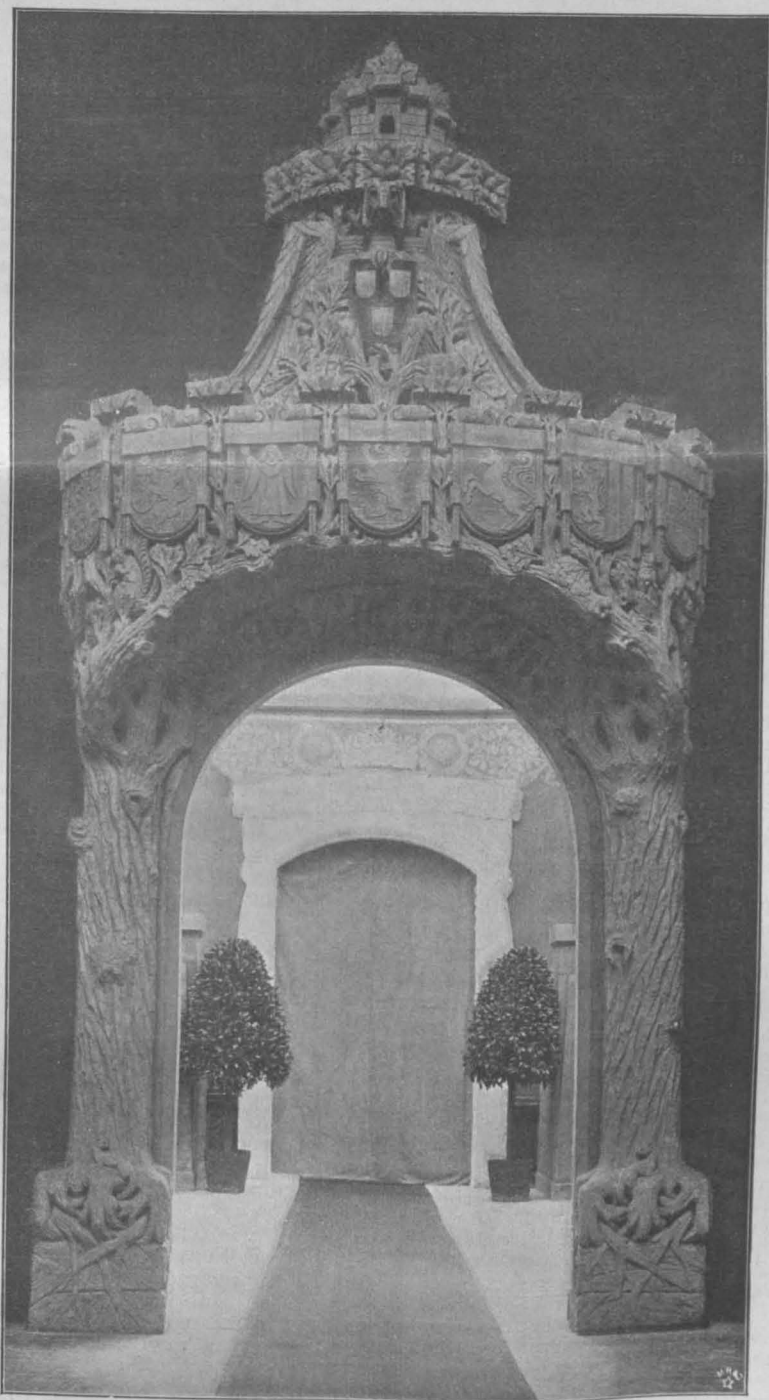
Öffentlichkeit nicht in dieser Kunst selbst liegen, wie

vielfach angenommen worden ist, so vermöchte ich schon die am 4. Mai d. J. eröffnete Grosse Berliner Kunstausstellung bis zu einem gewissen Grade zu erbringen. Denn so merkwürdig wie es auch klingen mag: die Stimmen in den Erörterungen des Tages sind keineswegs vereinzelt, welche die Abtheilungen für Baukunst und für das ihr angegliederte Kunstgewerbe gewissermassen als das Rückgrat der Ausstellung, als die Theile derselben betrachtet wissen wollen, welche die künstlerische Bedeutung der Ausstellung gerettet und letztere vor einer Niederlage gegenüber den Ausstellungen in Dresden und München bewahrt haben sollten. Wenn wir uns auch dieser Ansicht nicht anschliessen können, sondern aus voller Ueberzeugung bekennen müssen, dass nach unserer Auffassung die Ausstellung im Allgemeinen wesentlich besser ist, als ihr Ruf, der sich zunächst doch nur auf den flüchtigen Eindruck kurzer Stunden der Betrachtung stützen kann, so sind doch Aeusserungen dieser Art, welchen man eine gewisse Unbefangenheit zutrauen darf, gemein charakteristisch und beachtenswerth, in erster Linie deshalb, weil

sie aus der Architektur gegenüber als eine Laienwelt zu betrachtenden Kreisen kommen und den Nachweis liefern, dass die Baukunst, auch wenn sie sich nur in Entwürfen darbietet, unter Umständen auf das Verständniss weiterer Kreise in ähnlichem Maasse rechnen darf, wie Malerei und Bildhauerei. Und in der That, wer Gelegenheit genommen hat, den Verkehr der Menge in den Sälen für Architektur zu beobachten, wird bekennen müssen, dass der frühere oft beklagte

Zustand der Theilnahmslosigkeit weiterer Kreise für die Darbietungen der Baukunst, dessen sich sogar schon die Witzblätter bemächtigt hatten, indem sie, wie z. B. die Münchener „Jugend“, die Architektur-Abtheilungen der Ausstellungen sowohl wegen ihrer abgesonderten Lage, wie auch wegen ihres mangelnden Besuches als passende und der Störung nicht ausgesetzte

Zusammenkünfte für Liebende erklärten, dass dieser Zustand sich wesentlich ändern lässt. Es konnte auf der Berliner Kunstausstellung schon vor 2 Jahren, als die „Vereinigung Berliner Architekten“ sich entschloss, eine Sonderausstellung zu veranstalten, und die Anordnung dieser Ausstellung den Hrn. Wolfenstein und Zaar anvertraute, sowie in manchen früheren Fällen — es sei nur an die Jubiläums-Kunst-Ausstellung des Jahres 1886 erinnert — beobachtet werden, dass, wenn die richtigen Mittel zur Anwendung gelangen, auch für die Werke der Baukunst die Theilnahme eines weiteren Kreises erreicht werden kann und dass die Architektur, besonders in ihrem rein künstlerischen Theile, keineswegs so spröde ist, dass



Portal am Eingang zur Architektur-Abtheilung
Entwurf: Georg Rönisch-Berlin; Ausführung: Hasselwander & Rödel-Berlin

sie ein regeres Interesse nicht aufkommen lässt. — Den Gedanken, die Baukunst in umfassenderem Maasse als in früheren Jahren an der diesjährigen Grossen Berliner Kunstausstellung zu betheiligen, zeitigte wieder die „Vereinigung Berliner Architekten“, welche zugleich eine aus den Hrn. Doflein, Albert Hofmann, Georg Roensch, H. Solf und Rich. Wolfenstein (Vors.), zu welchen zeitweise noch Hr. Schaedtrat, bestehende Kommission wählte, die von der Ausstellungs-Leitung bestätigt und als Unter-Kommission der Ausstellung im Interesse der letzteren thätig war. Die Einladungen zur Betheiligung wurden in weitem Umfang versendet. Arbeiten, die im vergangenen Jahre bereits in Paris und Dresden ausgestellt waren, sollten zurücktreten gegen neuere Werke, und es sollte bei der Auswahl, Darstellung und Einrahmung der Blätter darauf Rücksicht genommen werden, dass es eine doch vorwiegend von der breiten Masse der Laienwelt besuchte Kunstausstellung ist, deren Theil die in Aussicht genommene Architektur-Abtheilung bildet, sodass also der konstruktive Theil der Ent-

würfe in den Hintergrund treten sollte gegenüber dem mehr allgemeineren und malerischen Charakter derselben. Den Einladungen wurde in reichem Maasse und mit bedeutenden Arbeiten entsprochen. Es erklärte insbesondere auch das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereitwilligst, sich in umfangreicher Weise an der Ausstellung betheiligen zu wollen. Die Betheiligung hat denn auch inform einer hochbedeutenden Sonderausstellung stattgefunden. Endlich hat die Stadt Berlin es unter grossem Aufwande unternommen, ein umfassendes Bild ihrer baulichen Thätigkeit, wie es sich unter der Leitung des Hrn. Stadtbaurath Ludwig Hoffmann im Verlauf von nur 4 Jahren in so künstlerischer Weise entwickelt hat, der Ausstellung in der sogenannten Westhalle anzugliedern. Es sind also in der Ausstellung die drei Gewalten des öffentlichen Lebens, die freie Berufsthätigkeit, die Staatsgewalt und die städtische Verwaltung in getrennter Weise vertreten. Wir wollen ihnen in den folgenden Aufsätzen in dieser Reihenfolge eine eingehendere Besprechung widmen. —

(Fortsetzung folgt.)

Die Städtereinigung*).

Mit dem zu Anfang d. J. erschienenen 2. Hefte der „Städtereinigung“ von Prof. F. W. Büsing, Berlin-Friedenau, ist der 3. Band des Sammelwerkes „Der Städtische Tiefbau“ zu Ende geführt und damit ein Werk geschaffen, wie es in dieser Vielseitigkeit, Uebersichtlichkeit und sorgfältigen kritischen Würdigung aller wichtigen Erscheinungen, soweit das in einem Lehr- und Handbuche des gesammten weiten Gebietes überhaupt möglich ist, wohl von keiner der auf diesem Gebiete bisher erschienenen Arbeiten erreicht wird. Wir haben das 1. Heft in der Dtschn. Bztg. 1897 S. 415 bereits ausführlicher besprochen, müssen aber auf dasselbe noch einmal kurz zurückgreifen, da schon in der Gesamtgliederung des Stoffes, in seiner Vertheilung auf die beiden getrennten Hefte (besser gesagt Bände) eine Eigenthümlichkeit des Buches gegenüber allen bisherigen Arbeiten liegt. Es hat nämlich eine vollständige Trennung des Stoffes stattgefunden in die „Grundlagen für die technischen Einrichtungen der Städtereinigung“, die dem 1. Hefte zugewiesen sind, während das 2. Heft, das uns nunmehr vorliegt, die „Technischen Einrichtungen der Städtereinigung“, d. h. also die Konstruktionen selbst, umfasst. Neben einem Abriss der geschichtlichen Entwicklung des Städtereinigungswesens und der Erfolge desselben, ist dem 1. Hefte die Behandlung der physikalischen, chemischen und physiologischen Vorgänge und der hygienischen Verhältnisse zugetheilt, deren Kenntniss der Techniker bei seinen Maassnahmen nicht entbehren kann, während der Hygieniker sie in ihren Beziehungen zu den technischen Fragen betrachten muss. Es sind daher in diese erste Abtheilung aufgenommen: Spezifische und gesundheitliche Bedeutung der Abfallstoffe; Boden und Bodenverunreinigung; Verunreinigung und Selbstreinigung offener Gewässer; Luft, Luftverunreinigung und Luftbewegung; Menge und Beschaffenheit der Abwässer; Trockene Abfallstoffe; Desinfektion und Desodoration. Diese kurze Inhaltsangabe genügt, um den Aufbau des Werkes zu charakterisiren, das durch diese Trennung ausserordentlich an Klarheit, Uebersichtlichkeit und Benutzbarkeit gewonnen hat.

Das 1. Heft umfasst in Gross 8^o 342 Seiten Text, dabei dem Stoffe entsprechend nur wenige Abbildungen; das 2. Heft dagegen hat einen Umfang von 523 Seiten Text mit 563 eingedruckten Illustrationen erhalten.

Im ersten Abschnitt dieses Theiles werden zunächst die Vorfragen, d. h. die Wechselbeziehungen zwischen zentraler Wasserversorgung und Abwässerung, die Vorhebungen, die auf die Hauptfrage hinauslaufen: wie entledigt man sich der Abwässer in einem gegebenen Falle am billigsten und zweckmässigsten?, die Vorarbeiten, zu denen genaue Höhenaufnahmen und sehr sorgfältige Bodenuntersuchungen gehören, behandelt. Daran schliessen sich Betrachtungen über die Tiefenlage der Kanäle in ihrer Beziehung zum absoluten Gefälle, den vorhandenen Rohrleitungen (Gas, Wasser), dem Grundwasser, den Belastungen der Strassendecke usw. an, und in einem weiteren Kapitel Untersuchungen über den inneren und äusseren Druck auf die Kanalwandungen (wobei bezügl. der

Berechnung der Spannungen auf einschlägige statische Werke verwiesen werden musste). Sorgfältige vergleichende Untersuchungen sind den Baumaterialien für die Leitungen und Kanäle von Kanalisations-Anlagen gewidmet, inbezug auf Widerstandsfähigkeit gegen Bruch, Einwirkung von Chemikalien, Wasserdichtigkeit, Gewicht und Kosten, mit anschliessenden Bemerkungen über die Prüfungsmethoden für diese Materialien.

Sehr wichtig ist der Abschnitt XIII, der die „Beziehungen der Kanalgänge und der Kanalprofile zur Abflussgeschwindigkeit“ behandelt, in welchem der Verfasser diesem Stoffe mit ganz neuen, oder wenigstens doch noch von keiner Seite in so folgerichtiger Weise durchgeführten Methoden gegenüber tritt. Besonders werthvoll sind 23 Tabellen, aus welchen für 21 verschiedene Profiltypen, d. h. alle z. Zt. gebräuchlichen Formen, die wechselseitigen Beziehungen zwischen Gefälle, Geschwindigkeit, Wassermenge und Profilgrösse für beliebige Füllungs-Zustände, je nachdem der eine oder andere Faktor gegeben oder gesucht ist, ermittelt werden können. Es ist hierzu ein zwar nur angenähertes, aber für die Praxis hinreichend genaues Verfahren angewendet, das darin besteht, dass jeder Abschnitt oder Flächentheil des Profils und der zugehörnde Theil des Umtanges in Theilen des Halbmessers der entsprechenden Profilkrümmung ausgedrückt ist. Und zwar galten die Beziehungen $F = (x) r^2$ und $u = (y) r$, worin x und y von der Profilform abhängige Veränderliche sind, von der Beschaffenheit, dass sie für $F = 0$ und $u = 0$ ebenfalls Null, dagegen für das ganze Profil zum Maximum werden. Diese Methode lässt namentlich, wie keine andere, in einfacher Weise eine genauere Einsicht in die Eigenschaften der Profile erreichen. Es lassen sich diese Tabellen auch zu Vergleichen unter verschiedenen Profilen benutzen. Z. B. kann aus ihnen ermittelt werden, welche Profile bei vorgeschriebenen Füllungshöhen gleiche Geschwindigkeiten oder Abflussmengen ergeben, wie hoch sich in verschiedenen Profilen bei gleichen Geschwindigkeiten oder Abflussmengen die Füllungshöhe stellt usw. Es ergeben sich aus diesen Tabellen z. Th. ganz neue Gesichtspunkte für die Werthigkeit bestimmter Profilformen bei bestimmten Verhältnissen. Sie sind daher als ein sehr werthvoller Bestandtheil des Werkes anzusehen.

Auf die folgenden Kapitel des Näheren einzugehen verbietet uns der Raum. Sie behandeln zunächst das Schwemm- und Trennsystem nach ihren Unterschieden, Aufgaben und Leistungen, dann die allgemeine Anordnung der Leitungen und den Entwurf von Kanalisations-Anlagen nebst den speziellen Vorarbeiten, schliesslich den eigentlichen konstruktiven Theil in allen wichtigen Anordnungen und besonderen Bauwerken, die Unterhaltung und den Betrieb, sowie schliesslich die Kosten. Die allgemeine Anordnung der Entwässerungs-Anlagen wird an einigen Beispielen der neueren Zeit erläutert und die konstruktiven Einzelheiten sind in vielseitiger Weise durch Abbildungen nach zweckmässigen Ausführungen verschiedener Städte zur Darstellung gebracht. In allen Theilen ist der vorliegende reiche Stoff sorgfältig gesichtet und unter den neuesten Gesichtspunkten betrachtet.

Ein breiter Raum, fast ein Viertel des ganzen Bandes, wird zum Schlusse der stetig brennender werdenden, zurzeit aber noch sehr ungeklärten Frage der Abwasser-

*) Der Städtische Tiefbau. Herausg. v. Geh. Brth. Prof. Dr. E. Schmitt, Darmstadt. Bd. III.: Die Städtereinigung. Von Prof. F. W. Büsing, Berlin-Friedenau. Preis geh. Heft I. 16 M., Heft II. 24 M. Verlag von Arnold Bergsträsser, Stuttgart.

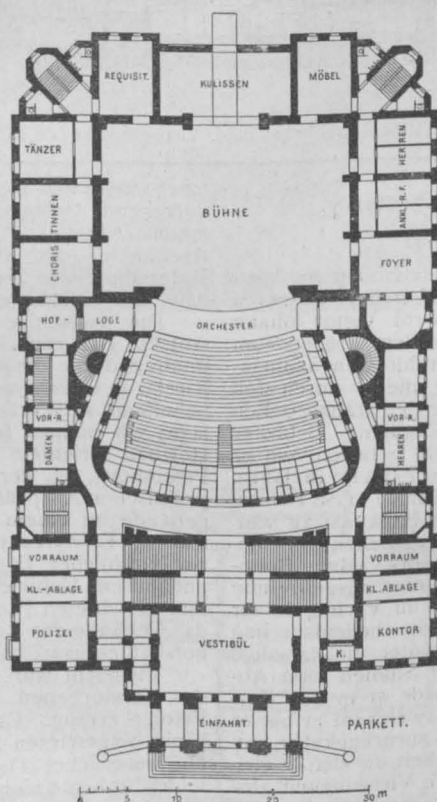
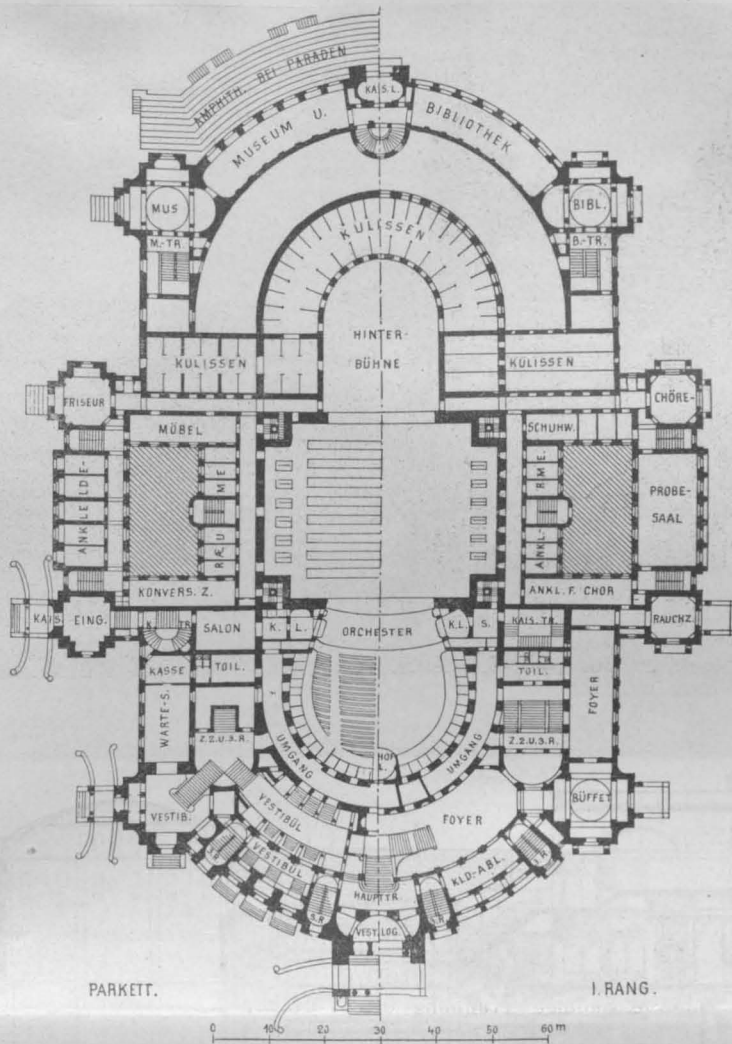
Reinigung gewährt. Ungeklärt schon insofern, als sich in erster Linie Chemiker und Hygieniker bisher noch keineswegs über den vergleichswiesigen Werth einer Beurtheilung des Wassers nach der chemischen Analyse und nach dem Keimbefunde im Klaren sind, da ferner noch vieles über den Prozess der Nitrifikation unbekannt ist und da schliesslich selbst die Wirkungen der chemischen Fällmittel noch nicht genügend erforscht sind. Der Verfasser nimmt daher gegenüber der Abwasser-Reinigung, namentlich soweit die künstliche Reinigung hier infrage kommt, im grossen und ganzen noch eine ziemlich abwartende Stellung ein. Andererseits wieder steckt er ihr auch das hohe Endziel, entsprechend dem natürlichen Kreislauf der Natur, aus den unreinen Abwässern schliesslich wieder reines Trink- und Gebrauchswasser herzustellen, wobei er allerdings doch wohl das gegen eine derartige Wiederverwendung geklärter Abwasser sprechende „ästhetische“ Moment etwas zu niedrig anschlägt. Jedenfalls sind wir zurzeit hiervon auch noch weit entfernt.

Verfasser geht dann, um ein Bild von dem heutigen Stande des Abwasser-Reinigungswesens zu geben, im Einzelnen auf die Behandlung dieser Frage im Auslande — wobei jedoch nur England und Nord-Amerika infrage kommen können — und in Deutschland ein, wo die Verschiedenheit der örtlichen und klimatischen Verhältnisse, der gesundheitlichen wie der wissenschaftlichen und wirthschaftlichen Anschauungen zu sehr verschiedenen Anlagen in technischer Beziehung geführt haben. In klarer systematischer Weise wird die Entwicklung der Frage in den einzelnen Ländern gezeigt und an ausgewählten Beispielen näher erläutert. Verfasser stellt dabei, wenigstens für deutsche Verhältnisse, an erste Stelle die Berieselung, die der natürlichen Reinigung am nächsten kommt, in Deutschland übrigens auch, nachdem sie zuerst in England aufgenommen wurde, am planmässigsten und vollkommensten durchgeführt worden ist, an 2. Stelle sodann die biologische Reinigung, die

auch als die Reinigung auf Oxydationsfiltern bezeichnet wird, und zuerst in grösserem Maassstabe in Lawrence (im Staate Massachusetts) erprobt, in England verschiedentlich angewendet und weiter ausgebaut und in Deutschland in neuerer Zeit namentlich durch die grundlegenden Arbeiten Dunbars hinsichtlich des Vorganges in den Filtern wissenschaftlich weiter aufgeklärt und begründet worden ist. An 3. Stelle erst wird die mechanische Reinigung und an die letzte die chemisch-mechanische verwiesen, welche namentlich in Nord-Amerika in ausgedehntem Maassstabe angewendet worden ist, sich aber in Deutschland nicht einer entsprechenden Werthschätzung erfreut. Eine kurze Beschreibung und Beurtheilung der verschiedenen bisher zur Anwendung gekommenen Verfahren dieser letzten Methoden, der Entwässerung des dabei gewonnenen Schlammes, dessen Verwerthung bezw. Beseitigung besondere Schwierigkeiten bereitet, die Erwähnung einiger besonderer Reinigungs-Verfahren von begrenzter Anwendungs-Fähigkeit, schliesslich eine kurze Besprechung der Beseitigungsverfahren für feste Abfallstoffe beschliessen dieses wichtige Kapitel, dessen Reichhaltigkeit und Uebersichtlichkeit der Darstellung noch in keinem Lehrbuche des Gesamtgebietes behandelt ist.

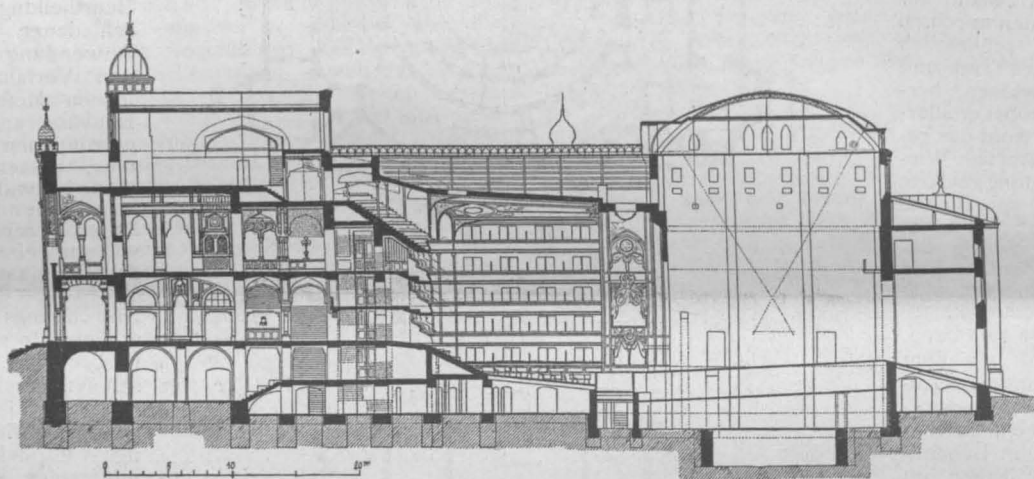
Das 2. Heft steht also durchaus auf der Höhe des ersten, das seinerzeit von der Fachpresse mit allgemeiner, wärmster Zustimmung aufgenommen wurde. Es sind ihm dieselben Vorträge eigen, nämlich völlige Beherrschung der umfangreichen Materie, klare und übersichtliche Gliederung der Darstellung, scharfe Hervorhebung aller wichtigen Momente bei Vermeidung alles Ueberflüssigen, sachliche Abwägung in der Beurtheilung, wobei jedoch naturgemäss die individuelle Anschauung des Verfassers hier mehr zum Ausdruck kommt, als dies bei dem 1. Heft der Fall sein konnte. Das ganze Werk ist von hervorragender praktischem Werthe. —

Fr. E.



Grundrisse des für St. Petersburg geplanten kais. Theaters und des Stadttheaters in Tiflis.

Architekt: Prof. V. Schröter in St. Petersburg †.



Stadttheater in Tiflis. Architekt: Prof. Victor Schröter in St. Petersburg †.

Victor Johann Gottlieb Schröter †.

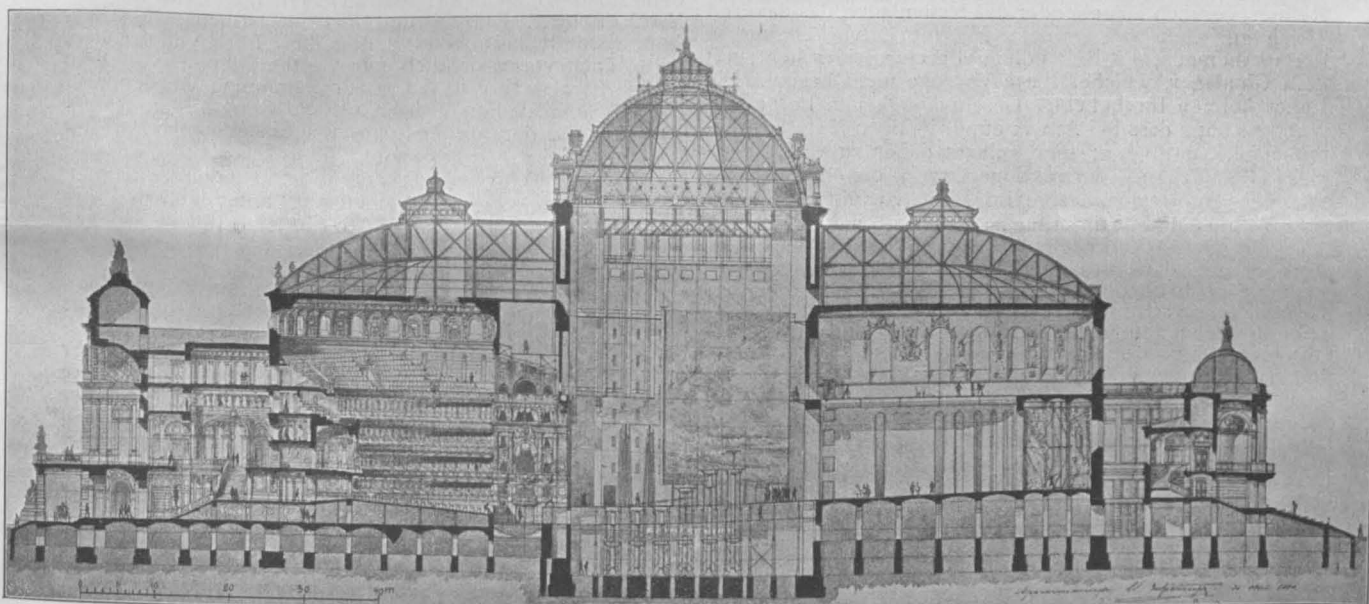
(Hierzu die Grundrisse auf S. 239.)

Mit dem, wie wir bereits kurz meldeten, am 29. April d. J. in St. Petersburg verschiedenen Architekten kais. russ. Wirklichen Staatsrath Prof. Victor Johann Gottlieb Schröter, Excellenz, ist einer der hervorragendsten und vielseitigsten deutsch-russischen Architekten dahingegangen, welcher die deutsche Baukunst, die er durch den Gang seiner Studien vertrat, gegenüber den französischen Einflüssen in Russland zu hohen Ehren brachte. Schröter war am 27. April 1839 in St. Petersburg geboren, wo er auch seine erste Ausbildung genoss, bis er dann im 18. Jahre, 1856, in die kaiserliche Akademie der Künste in St. Petersburg eintrat, um sich dem Studium der Baukunst zu widmen. Seine deutschen Beziehungen veranlassten ihn, dieses Studium in dem Atelier des Professors Ludwig Bohnstedt in Gotha, welcher zu jener Zeit eine ausgebreitete Thätigkeit entfaltete, fortzusetzen, und im Verfolg seiner Wirksamkeit hier, beeinflusst durch die hellenistischen Bestrebungen Bohnstedts, wählte Schröter die damalige kgl. Bauakademie in Berlin, um seine Studien zum Abschluss zu bringen. Im Jahre 1858 wurde er in den Berliner Architekten-Verein aufgenommen, welchem er bis zu seinem Tode angehörte. Nach Russland zurückgekehrt, entfaltete der Verstorbene hier eine Thätigkeit, die sich in gleichem Maasse durch Umfang wie durch Vielseitigkeit auszeichnete und in welcher er besonders bestrebt war, der Natürlichkeit im Wesen und Material der Baukunst zum Rechte zu verhelfen, wozu seine Lehrthätigkeit, die er im kais. St. Petersburg Institut der Zivil-Ingenieure aufgenommen hatte, sowie seine Eigenschaft als Herausgeber

einer russischen architektonischen Zeitschrift ihm eine hervorragende Gelegenheit darboten. Schröter war einer der ersten Architekten, die versuchten, in Russland die Architektur der Ersatzmittel durch Anwendung echter Materialien, wie Ziegel, Sandstein, Marmor, Hartgesteine usw. zu bekämpfen.

Die vielseitige praktische Thätigkeit Schröters erstreckte sich zunächst auf Kirchenbauten; wir nennen hier unter anderen die am 5. Dez. 1896 eingeweihte reformirte Kirche in Odessa, eine eingebaute, im Stile der Frühgothik gehaltene, in Werkstein und Ziegelfugengbau errichtete Anlage; wir nennen ferner die eigenartige, im Jahre 1873 als Holzbau errichtete deutsch-lutherische Marienkirche in St. Petersburg, bei deren Anlage schon in so früher Zeit die praktischen Ansprüche des Protestantismus an das Kirchengebäude zu einem unbefangenen realistischen Ausdruck kamen. Es wären im Anschlusse hieran eine Reihe anderer kirchlicher Bauwerke zu nennen. Seine Thätigkeit auf diesem Gebiete wird aber übertroffen durch die von ihm errichteten Profanbauten. Es sind hier zu erwähnen das Gebäude der Russischen Bank in St. Petersburg, Bahnhofsbauten usw., vor allem aber seine zahlreichen Theater.

Vielleicht war der Theaterbau das Hauptarbeitsgebiet des Verstorbenen, auf welchem er seine bedeutendsten Erfolge errang. Es sei zur Begründung hierfür in erster Linie hingewiesen auf seinen grossgedachten Entwurf für ein kaiserliches Theater in St. Petersburg, welcher aber leider bis heute nicht zur Ausführung gekommen ist, wenn es nunmehr, nach dem Tode des Meisters, überhaupt noch dazu kommt. Wie die Abbildungen S. 241 zeigen, ist der Entwurf so grossartig gedacht, dass das nach ihm ausgeführte Gebäude wohl hätte der Grossen Oper in Paris an die Seite gestellt werden können. Es gelang jedoch bis heute

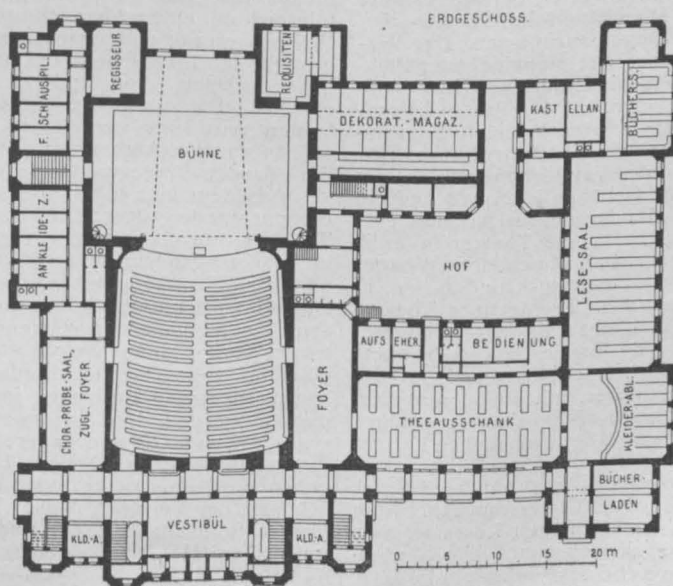


Hauptansicht und Schnitt
des kaiserlichen Theaters
für St. Petersburg.

Architekt:
Prof. Victor Schröter
in St. Petersburg, †.

nicht, die Mittel für
den Bau flüssig zu
machen. Im Grund-
gedanken des Ent-
wurfes geht Schröter
auf Semper'sche An-
ordnungen zurück, die
er, unbeeinflusst durch
die Beschränkung in
den Mitteln, in gross-
artigster Weise ent-
wickelt. Man beachte
die geräumigen Foyer-
anlagen, die stattliche
Entwicklung der Neb-
ensäle, die Anord-
nung der Hinterbühne
mit den Kulissenmaga-

11. Mai 1901.



Grundriss für ein Volks-
theater für Charkoff.

Mit dem II. Preise aus-
gezeichneter Wettbewerbs-
entwurf von Prof. Victor
Schröter †.

zinen, die Anlage von
Bibliothek und The-
ater-Museum, endlich
die Anordnung eines
Amphitheaters für Pa-
raden, und man wird
erkennen, dass es sich
um einen Repräsen-
tationsbau ersten Ran-
ges handelt. — Bei
dem Stadttheater in
Tiflis hat Schröter den
Versuch gemacht, das
Segment des Bay-
reuther Wagner-The-
aters für ein Rang-
theater zu verwerthen,
ohne aber, dass es ihm

Mittheilungen aus Vereinen.

Verein für Eisenbahnkunde. Sitzung vom 9. April 1901.
Vors. Hr. Wirkl. Geh. Ob.-Brth. Streckert.

Zu Beginn der Sitzung wurden zwei neue Preisaufgaben verlesen, welche nachstehende Gegenstände betrafen:

1. Die Verbesserung des Rangirens mit Anwendung der Schwerkraft.

2. Wissenschaftliche Darstellung aufgrund der bisherigen Erfahrungen der Grundzüge, sowie der Vor- und Nachteile für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungsstrecken und Zahnstangenstrecken — gegenüber reinen Reibungsbahnen, wobei sowohl die Betriebsweise durch Dampf wie durch Elektrizität zu erörtern ist.

Die letztere Aufgabe war bereits im vorigen Jahre gestellt, hatte aber eine genügende Lösung nicht gefunden. Exc. Wiebe regte als weitere Aufgabe eine Darstellung über das Verhältniss der Eisenbahnen zu den Wasserstrassen an. Beschluss hierüber wird in nächster Sitzung gefasst werden.

Hr. Prof. Stribeck verbreitete sich dann in eingehendem Vortrag über die Anwendung der Kugellager in den verschiedenartigen Betrieben. Dem Gegenstand ist in erster Linie durch die Fahrrad-Industrie Beachtung geschenkt worden, und man befasste sich infolge dessen mit der Herstellung von Kugellagern auch für grössere Drücke. Die „Deutsche Waffen- und Munitions-Fabriken“, welche das grösste Stahlkugelwerk besitzen, haben erhebliche Mittel aufgewendet für die Prüfung der Anwendbarkeit von Kugellagern für grosse Belastungen und grosse Geschwindigkeiten und sind jetzt bis zur Ausführung von Lagern für 40 t Belastung gegangen. Die Untersuchungen haben zur wesentlichen Vervollkommnung der Stahlkugeln und der Spurringe geführt. Der Redner verglich eingehender das Rollenlager, das dauernd gleich gut läuft, die geringste Wärme entwickelt und in der mathematischen Behandlung durchaus klar liegt, mit dem Gleitlager, welches diese Vorzüge nicht besitzt. Die Lager können für beliebige Geschwindigkeiten hergestellt werden, ohne dass bei Anwendung richtigen Materials Abnutzungen stattfinden; man gelangt daher zu verhältnissmässig einfachen Konstruktionen, von denen der Vortragende eine ganze Reihe im Bilde vorführte. Er erläuterte die Ausführungen auch durch eine ausgiebige Auswahl von Mustern für Lager und Lagertheile. Auf Anfrage aus der Versammlung äusserte sich der Vortragende noch über die Material-Beschaffenheit, über den Genauigkeitsgrad, mit dem die Kugeln hergestellt werden, über die Anwendungs-Gebiete, die Fortschritte, welche in der Herstellung der Kugeln gemacht sind, durch welche die früher angewandten Lager vollständig in den Schatten gestellt sind, die Betriebskostenfrage und anderes.

In den Verein aufgenommen wurden die Hrn. Reg.-Bmstr. Schwerin und Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Stefanski.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Magdeburg. Sitzung am 10. April 1901. Vors. Hr. Reg.- u. Brth. Mackenthun.

Einer Anregung des hiesigen Kunstgewerbevereins Folge gebend, erklärt sich die Versammlung bereit, einen Beitrag von 25 M. zu leisten zwecks Beschaffung eines

gelungen wäre, die für diese Anordnung sehr ungünstigen Seitenlogen zu beseitigen. Im Aufbau ist der interessante Versuch unternommen, das abendländische Theater den morgenländischen Lokalforderungen anzupassen. Der Versuch ist durch Anwendung einer Art monumentaler Polychromie durch Verwendung verschiedenfarbigen Steinmaterials für das Aeussere wohl gelungen. — Für die kaiserl. Theater in St. Petersburg führte Schröter noch ein Magazin-gebäude mit Malersaal aus, welches als ein treffliches Beispiel für den praktischen Sinn des Verstorbenen betrachtet werden darf. Das interessante Gebäude ist S. 118 und 119 des zweiten Bandes unserer „Baukunde des Architekten“, welchem auch die Abbildungen für die Theater in Tiflis und St. Petersburg entnommen sind, abgebildet. Weitere Theatergebäude führte Schröter in Irkutsk in Sibirien, in Nishni-Nowgorod und in Kiew aus. Das letztere Theater dürfte noch im Bau sein. Ein Umbau des kaiserl. Marien-Theaters in St. Petersburg wurde ihm im Jahre 1885 übertragen. Interessant ist noch das Nemetti-Theater Schröters in St. Petersburg als Sommertheater, mit einem massiven kleinen Bühnenhause, alles übrige als Holzbau ausgeführt.

In einer Beziehung ist Russland dem westlichen Europa nicht unwesentlich voran, das ist die Verwerthung des Theaters als wirkliche Volksanstalt mit annähernd der sozialen Bedeutung, welche das Theater im Alterthum hatte. Mit einem solchen Theater pflegen Lesesäle, Säle für Theeauschank, Gemädegallerien, kurz alle Einrichtungen verbunden zu sein, welche das Volkwohl fördern.

Erinnerungs-Bildnisses für den verstorbenen Hrn. Stadtrath Otto Duvigneau, der lange Jahre Vorsitzender jenes Vereins, auch Mitglied unseres Vereins war und sich auf kunstgewerblichem, namentlich aber auf dem keramischen Gebiete für unsere Stadt und besonders für unser zukünftiges Museum hohe Verdienste erwarb.

Hr. Kreisbauinsp. Harms hielt einen Vortrag „über den Remter und die Marienkapelle des hiesigen Domes“. Einleitend führte er das herrliche Bild der Süd- und Südostseite des Dom-Aeusseren vor, dessen malerische Wirkung durch die Vorlegung des Kreuzganges mit dem sich anschliessenden Remter, der Marienkapelle usw. hervorgerufen wird; besprach unter Vorlegung von Zeichnungen und Photographien das Innere mit seinen interessanten Gewölben, Gewänden, Gewölberippen und Schlusssteinen, und wies besonders auf die alten, dort verwendeten, aus polirtem Marmor und Granit bestehenden Säulenschäfte hin, die ebenso wie ihre Kapitelle und Basen durch Kaiser Otto d. Gr. aus Ravenna hierher gebracht sind und byzantinischen Charakter zeigen. Einer eingehenden Besprechung unterzog Redner das an einer Südwand befindliche alte Frescogemälde, den Christophorus darstellend, ebenso die spätgothischen Gewölberippen, die Schlusssteine und die Ausgangsthür der Marienkapelle. Besonderes Interesse riefen die Abbildungen von den in letztgenanntem Raum vermauerten Relieffiguren aus Marmor hervor, welche die acht Seligpreisungen versinnbildlichen und von welchen eine den Evangelisten Mathaeus darstellt. Zum Schluss erwähnte er noch die aus dem 13. Jahrhundert stammenden, über den Arkadenbögen auf der Hofseite des Kreuzganges angebrachten Sgraffitobilder, die, dem ständigen Witterungseinfluss ausgesetzt, der Nachwelt bald verloren sein werden.

Eine allgemeine Aussprache schloss sich den anregenden Ausführungen an, woran sich die Hrn. Bayer, Mackenthun, Fritze und Priess betheiligen. Allerseits wurde lebhaft bedauert, dass diese Perlen alter Kunst, wenn auch voraussichtlich nur vorübergehend, von dem königl. Staatsarchiv in Anspruch genommen werden, wobei die aufgestellten Schränke den Genuss der Raumwirkung und der architektonischen Einzelheiten fast unmöglich machen.

Reicher Dank wurde dem Vortragenden gespendet, und eine gemeinsame Besichtigung unter Führung des Hrn. Hanus für den folgenden Tag beschlossen, an welcher sich etwa 25 Personen betheiligten. — Th.

Dresdener Architekten-Verein. Vers. am 2. April 1901. Die Besprechung über die Dresdner Rathhaus-Konkurrenz nimmt längere Zeit in Anspruch. Am frühen Morgen desselben Tages hatte unter Führung des kgl. Brths. H. A. Richter eine gemeinschaftliche Besichtigung der ausgestellten Pläne stattgefunden. Die Meinungen über das mehr oder weniger zutreffende Urtheil des Preisgerichtes waren natürlich sehr getheilt. Lebhaft bedauert wurde der Umstand, dass auch bei diesem Preisausschreiben ein wirklich verwerthbares Ergebniss nicht erzielt worden war, und es machte Hr. Haenel seine Meinung — wie schon früher des öfteren — dahin geltend, dass die deutsche Architektenschaft mehr dahin zu streben habe, dass bei grossen Preisausschreiben

An einem öffentlichen Wettbewerbe für ein solches Volkstheater für Charkoff betheiligte sich der Verstorbene erfolgreich mit einem übersichtlichen Entwurfe, welcher den II. Preis errang und welcher auf S. 241 im Grundriss dargestellt ist. Inzwischen sind auch in St. Petersburg ähnliche Anlagen, von anderer Hand errichtet, eröffnet worden. Die soziale Bedeutung dieser Art von Theaterbauten wird uns veranlassen, gelegentlich eingehender auf sie zurückzukommen, da sie ein wirkliches Ergebniss der sozialen Bewegung der Neuzeit sind.

Aus dem hier angeführten Konkurrenz-Entwurf möge erkannt werden, dass Schröter bis in seine letzte Zeit eine Thätigkeit ausübte, welche mit künstlerischer Befähigung in hervorragendem Maasse kritische Begabung für die nüchterne Erfassung der praktischen Interessen einer Bauaufgabe verband. Mit diesen hervorragenden Eigenschaften stand er den meisten zeitgenössischen russischen Architekten voran, unter welchen er eine führende Stellung einnahm. Seine fachliche Bedeutung ist über die Grenzen seines engeren Vaterlandes im Westen Europas voll anerkannt worden. Verschiedene Architekten-Gesellschaften, wie die Londoner und andere, haben sich beeilt, ihn zu ihrem Mitgliede zu wählen. Für die von uns herausgegebenen Verlagswerke war er ein stets bereiter Mitarbeiter, der bei uns in hoher Werthschätzung stand. Das Deutschthum im Auslande und die deutsche Kunst haben mit seinem Hingange einen schweren Verlust erlitten. —

der verlangte Maasstab ein kleinerer werden müsse, unter Umständen in der Weise, dass die Grundrisse und Fassaden nur in 1:400 verlangt werden, ein Grundriss (das wichtigste Geschoss) und eine Fassade (die Haupt-schaufseite) im Maasstab 1:200. Zur Beurtheilung der Idee des Verfassers und des Werthes derselben würde dieser Maasstab vollauf genügen, die Prüfung der einzelnen Arbeiten übersichtlicher sein und die Architekten würden nicht solche Unsummen an Geld und Arbeitskraft ins Ungewisse hingeben, wie es bei dem jetzt noch üblichen System der Fall ist. Diese Ausführungen des Vorsitzenden fanden lebhaft Zustimmung, es wird der Verein ein Wirken in dieser Angelegenheit stets im Auge behalten.

Weitere Veranlassung zu Arbeiten für den Verein sollen demnächst geben die Themata: 1. Der Schutz des geistigen Eigenthums an Werken der Architektur, 2. die Staatsbaukunst und der Privatarchitekt, 3. Verbandsfragen entspr. der Zuschrift des Verbands-Vorstandes v. 6. April d. J.

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. vom 22. April 1901. Vors. Hr. Beer, anwes. 86 Mitgl., 3 Gäste.

Der Vorsitzende hatte bei Beginn der Sitzung wiederum der traurigen Pflicht zu genügen, einer ganzen Reihe von Mitgliedern zu gedenken, die seit der letzten Vereins-Versammlung verstorben sind. Es sind dies die Hrn. Geh. Brth. Prof. Garbe, Ing.-Hptm. Henning, Bmstr. Wesenberg, Berlin, und Brth. Landgrebe, Arnsherg, sowie Brth. Tesmer, Demmin. Der Vorsitzende, welcher die Anwesenden aufforderte, sich zur Ehrung der Verstorbenen von ihren Plätzen zu erheben, widmete denselben, namentlich Hrn. Garbe, warme Worte der Anerkennung.

Hr. Reimer erstattete sodann Bericht über den Ausfall eines Monats-Wettbewerbes auf dem Gebiete der Architektur. Gegenstand war der Entwurf zu einem Theehause. Von den 3 eingegangenen Arbeiten erhielt diejenige mit dem Kennzeichen G. S. 52, als die beste, ein Vereinsandenken. Als Verfasser ergab sich Hr. Reg.-Bfhr. Fritz Schultz, Schöneberg.

Zum Schlusse machte Hr. Albert Frisch, Inhaber einer photo-chemischen Anstalt, unter Vorführung einer Reihe von interessanten Reproduktionen kurze Mittheilungen über das Lichtdruck-Verfahren, an welche sich noch einige Auseinandersetzungen knüpften, an denen sich die Hrn. Astfalek, Kriesche, Beer und Andere betheiligten. —

Fr. E.

Vermischtes.

Ein elektrisch geheizter Schaufensterwärmer wird von der Allg. Elektrizitäts-Ges., Berlin, anstelle von Gasapparaten zum Zwecke der Verhütung von Thau-, Reif- oder Eiseildung an Schaufenstern hergestellt. Dieser Apparat besteht aus einem Eisenrahmen, auf welchem mittels einer durch Gebrauchsmuster geschützten Spannvorrichtung Heizdrähte derart gestreckt gehalten werden, dass ein Lockerwerden und Ausbiegen bei Erhitzung durch den elektrischen Strom ausgeschlossen ist, sodass also die Gefahr eines Kurzschlusses vermieden wird. Der Schaufensterwärmer wird auf Bestellung in Längen von 0,5 bis 3 m hergestellt und verbraucht für 1 m etwa 330 Watt an elektrischer Energie. Der Heizwiderstand ist so berechnet, dass keinesfalls eine Temperatur überschritten wird, die noch erheblich unter derjenigen liegt, bei welcher die Drähte glühen würden. Der Apparat bietet also gegenüber den offenen Gasflammen, die sich im Schaufenster in nächster Nähe leicht brennbarer Waaren befinden müssen, den Vorzug erheblich grösserer Feuersicherheit. —

Rathschläge für den Entwurf von Pferdeställen. Die Firma Friedrich Metz, Frankfurt a. M., giebt ihren Prospekten (lag der No. 28 der Dtschn. Bztg. bei) Rathschläge über den Entwurf und die Ausführung von Pferdeställen bei, die auf langjähriger praktischer Erfahrung beruhen und daher die Aufmerksamkeit der ausführenden Architekten verdienen. Die Rathschläge beziehen sich auf Lage, Grösse, Konstruktion, Beleuchtung, Lüftung und innere Einrichtung der Stallungen und werden durch entsprechende Konstruktions-Zeichnungen erläutert. Es finden sich unter ihnen beachtenswerthe Winke, die in einschlägigen Lehrbüchern vermisst werden. —

In das kgl. Polizeipräsidium zu Berlin ist anstelle des kürzlich verstorbenen Geh. Brths. Garbe der Reg.- und Brth. Matthies, z. Zt. in Koblenz, berufen worden. Hermann Matthies hat im Jahre 1882 die 2. Staatsprüfung abgelegt, ist dann bis 1885 im Minist. d. öff. Arbeiten, sodann als Dozent für Wasserbau in Hannover mehrere Jahre thätig gewesen. Ende der 80er Jahre kehrte er nach Berlin zurück, übernahm die Bauleitung bei den Wehr- und Schleusenbauten am Mühlendamm daselbst, wurde dann 1890 zum Bauinspektor ernannt und als solcher

als technischer Attaché und Nachfolger von Peschek nach Paris geschickt. Bei Inangriffnahme der Bauausführung des Dortmund-Ems-Kanals wurde er nach Dortmund versetzt, wo ihm neben seiner Thätigkeit als Vorsteher des dortigen Kanalbüreaus die Uebernahme des Entwurfs und der Oberleitung bei Ausführung der bedeutenden städtischen Hafenanlage gestattet und sodann längerer Urlaub zur Uebernahme der Betriebsleitung des Hafens ertheilt wurde. Hr. Matthies hat also eine vielseitige Thätigkeit hinter sich, hat im Auslande Einblicke in andere Verhältnisse gewonnen und in Dortmund die Bedürfnisse eines in lebhafter Entwicklung begriffenen städtischen Gemeinwesens kennen gelernt. Es darf also von ihm erhofft werden, dass er seinen neuen Aufgaben mit weitem Gesichtspunkte im Sinne seines Vorgängers gegenüber tritt. —

Arbeiten des Historienmalers Heinrich Saffer in Berlin (Anhalt-Str. 6) sind für kurze Zeit im Architekten-Hause ausgestellt. Sie betreffen Entwürfe zu Glas- und Wandgemälden, sowie zu ornamentalen Ausschmückungen, schliessen sich der historischen Schule an und zeichnen sich durch stilistisches Gefühl und eine gute Farbengebung aus. —

Der Besuch der österreichischen technischen Hochschulen betrug im verflossenen Winterhalbjahr 5331 Studierende, 842 mehr, als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Wien steht an erster Stelle mit 1881 Studierenden; es folgen die böhmische Technische Hochschule in Prag mit 1262, Lemberg mit 711, die deutsche Technische Hochschule in Prag mit 585, die deutsche Technische Hochschule in Brunn mit 451, Graz mit 383 und die böhmische Technische Hochschule in Brunn mit 78 Studierenden. In der letzteren Anstalt, bei welcher auf 1 Lehrer 2 Studierende kommen dürften, haben wir ein Ergebniss des allen Fortschritt lähmenden und alle Verhältnisse zersetzenden Nationalitätenkampfes in Cisleithanien, bezw. eine der Verlegenheitsthaten eines der verflochtenen Ministerien zu erblicken. Von einem thatsächlichen Bedürfnisse für diese Anstalt kann nicht wohl gesprochen werden. —

Bücherschau.

Die Wetterbeständigkeit der natürlichen Bausteine und die Wetterbeständigkeits-Proben, mit besonderer Berücksichtigung der Dachschiefer von Prof. Dr. H. Seipp. Mit 8 Tabellen, 21 Text-Abbildungen und 20 Tafeln, 189 S. Jena, Costenoble 1900.

Ein junger Zweig der technischen Wissenschaften beschäftigt sich mit der Aufdeckung des Zusammenhangs zwischen dem Widerstand der Baustoffe gegen äussere Einwirkungen aller Art und zwischen ihrer Zusammensetzung. Aus den bahnbrechenden Arbeiten Bauschingers auf diesem Gebiete ist bekanntlich im letzten Jahrzehnt die Gründung des internationalen Verbandes für die Materialprüfung der Technik, sowie des entsprechenden deutschen Verbandes hervorgegangen. Die gelegentlich des Züricher Kongresses 1895 zur weiteren Diskussion gestellte Frage der Wetterbeständigkeits-Proben natürlicher Bausteine hat seitdem einige dahingehende Arbeiten im Gefolge gehabt. Insbesondere war es den Besuchern des Stockholmer Kongresses 1897 erfreulich zu hören, dass man in Preussen behördlicherseits der Frage in sehr wirksamer Weise näher zu treten im Begriffe sei durch ausgedehnte wissenschaftliche Untersuchungen der zu öffentlichen Bauten alter und neuerer Zeit benutzten Gesteinssorten im Zusammenhang mit dem Verhalten, das sie den verwitternden Einflüssen gegenüber im Laufe der Zeit thatsächlich gezeigt haben. Während die mit Spannung erwartete Veröffentlichung dieser in der Charlottenburger Hochschule seit Jahren in Gang befindlichen Arbeiten noch auf sich warten lässt, ist der Verfasser dem interessanten Problem vom allgemeinen Standpunkt aus näher getreten, indem er exakt zahlenmässige Methoden zu begründen suchte, er exakt ein Maass für das, was wir Verwitterung nennen, die „Verwitterungsgrösse“, zu gewinnen. Um die Bedingungen der Wetterbeständigkeit festzustellen, hat er den Zusammenhang zwischen der Wetterbeständigkeit und der petrographisch-physikalisch-chemischen Natur der Steine erforscht und darauf eine rationelle Klassifikation der wichtigeren natürlichen Bausteine nach ihrem Verhalten gegen Witterungseinflüsse aufgebaut. Ohne eine erschöpfende Darstellung der ganzen schwierigen und umfangreichen Materie geben zu können — eine solche ist bei den spärlichen bisherigen Arbeiten heutzutage noch nicht möglich — ist das vorliegende Werk ein erster grösserer Versuch auf diesem wenig bebauten Gebiete, für den wir dem Verfasser besonders dankbar sein müssen. Aufgrund zahlreicher, mit möglichster Genauigkeit ausgeführter Untersuchungen werden die verschiedenen mög-

lichen, zumtheil neuen oder in neuer Anordnung durchgeführten Prüfungsweisen dargelegt, wobei die Dachschiefer ganz besondere Berücksichtigung erfahren haben. Von alseitigem Interesse wird in letzterer Beziehung sein, dass bei den scharfen Proben, denen ausser deutschen auch englische, französische und schweizerische Schiefer unterworfen wurden, der Lehestener (Thüringer) Schiefer sich als Material aller ersten Ranges erwiesen hat, ein Ergebniss, das die an alten Bauten gemachten Erfahrungen bestätigt. Das Werk klingt aus in eine ausführliche Darlegung und Begründung neuer Prüfungsvorschläge. Im knappen Rahmen dieses Berichtes kann nur gesagt werden, dass die Beobachtungen mit grösster Genauigkeit angestellt worden und ihre Ergebnisse mit Hilfe von graphischen Darstellungen, von photographischen Abbildungen usw. in übersichtlicher und musterhafter Weise wiedergegeben sind. —

Bei der Redaktion d. Bl. eingegangene litterar. Neuheiten:

- Andes**, Louis Edgar. Technologisches Lexikon. Handbuch für alle Industrien und Gewerbe. Liefg. 16—20. Wien 1901. A. Hartleben. Pr. der Liefg. 50 Pf. (Vollständig in 20 Liefg. 10 M., geb. 12,50 M.).
- Bandemer**, M., Ing. Feldmessen und Niveliren für Bau- und ähnliche Schulen und zum Selbstunterricht. Wiesbaden 1901. C. W. Kreidel. Pr. 1,60 M.
- Ernst**, Ad., Prof. Eingriffverhältnisse der Schneckengetriebe mit Evolventen- und Cykloidenverzahnung und ihr Einfluss auf die Lebensdauer der Triebwerke. Berlin 1901. Julius Springer. Pr. geb. 4 M.
- Freund**, Adolf. Die Entseuchung der Viehwagen nach den gesetzlichen und gesundheitstechnischen Anforderungen und die wirtschaftlichen Schäden der Viehseuchen, insbesondere beim Eisenbahnverkehr. Wiesbaden 1900. C. W. Kreidel. Pr. 1,30 M.
- Graetz**, Dr. Leo, Prof. Aus Natur und Geisteswelt. Band 17. Das Licht und die Farben. Leipzig 1901. B. G. Teubner. Pr. 1 M., geb. 1,25 M.
- Grossmann**, E. Billige Wohnhäuser in moderner Bauart in 10 Liefg. — Liefg. 2. Ravensburg 1901. Otto Maier. Pr. jeder Liefg. 1,50 M.
- Jentzsch**, Alfred, Dr. Nachweis der beachtenswerthen und zu schützenden Bäume, Sträucher und erratischen Blöcke in der Provinz Ostpreussen. Königsberg 1900. Gräfe & Unzer. Pr. 3 M.
- Lange**, Walter, Prof. Der Treppenaufbau. Text und Atlas mit 40 Doppeltafeln. Halle a. S. 1901. Ludw. Hofstetter. Pr. 10 M.
- Lauenhardt**, Prof. Aus Natur und Geisteswelt. Bd. 23. Am sauberen Webstuhl der Zeit. Leipzig 1901. B. G. Teubner. Pr. 1,15 M.
- Laurisch**, G., Gewerbe-Inspektor. Gewerberecht und Arbeiterschutz. Berlin 1901. J. Guttentag. Pr. 1,80 M.
- Müller**, Gustav. Techn. Karten zur Berechnung des Grund- und Bodenwerthes in den Vororten von Berlin, umfassend 43 Ortschaften. Berlin 1901. Deutscher Verlag. Pr. 6 M.
- Neumeister**, A., Prof. Deutsche Konkurrenzen. XII. Bd., Heft 4, No. 136: Evangelische Kirche für Hannover. Heft 5, No. 137: Badeanstalt für Gelsenkirchen. Heft 6, No. 138: Gymnasium für Zehlendorf. Heft 7, No. 139: Evang. Kirche für Leipzig. Leipzig 1901. Seemann & Co. Pr. des Heftes 1,80 M., für den Band (12 Hefte mit Beiblatt) 15 M.
- v. Sacken**, Ed., Frhr. Dr. Katechismus der Baustile oder Lehre der architektonischen Stilarten von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. 14. Aufl. Leipzig 1901. J. J. Weber. Pr. 2 M.
- Schäffle**, Alb. u. Paul Lechler. Die staatliche Wohnungsfürsorge aus Anlass des Reichstags-Beschlusses vom 14. Nov. 1899. Berlin 1900. Ernst Hofmann & Co.
- Schatteburg**, H., Prof. Die Eiskeller, Eishäuser und Lagerkeller, sowie die Anlage von Kühlräumen für Schlachthöfe, Margarine-Fabriken usw. 2. Aufl. Halle a. S. 1901. Ludw. Hofstetter. Pr. 5,50 M.

Preisbewerbungen.

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für ein Theater des Stadttheiles „Landstrasse“ in Wien wird von dem bez. Comité erlassen werden. Das Theater soll 1700 Sitzplätze enthalten und an Baukosten etwa 1,2 Mill. Kr. beanspruchen. Für die bis 16. Sept. d. J. einzuliefernden Arbeiten werden 3 Preise von 6000, 4000 und 3000 Kr. (0,80 M.) in Aussicht gestellt. —

Personal-Nachrichten.

Anhalt. Dem Bauinsp. Teichmüller in Dessau sind die Ritter-Insignien II. Kl. des herz. Haus-Ordens Albrechts des Bären und dem Wasserbauinsp. Ernst Bramigk daselbst ist der Titel Brth. verliehen.

Baden. Der Vorst. der Ev. Kirchenbauinsp. Karlsruhe, Kirchenbauinsp. Rudolf Burckhardt, ist z. Brth. u. der kommiss. Dir. der höh. Masch.-Bauschule in Hagen i. W., Reg.-Bmstr. Georg Benoit z. ordentl. Prof. für Masch.-Bau an der Techn. Hochschule in Karlsruhe ernannt.

Bremen. Der Assistent der Bauinsp. für den Strassenbau, Bmstr. Johann Daniel Max Valentin ist auf sein Ansuchen aus dem Amte entlassen.

Hamburg. Der Reg.-Bmstr. a. D. Wilh. Hecker ist z. Bmstr. bei der Baupol.-Beh. in Hamburg ernannt.

Preussen. Dem Landbauinsp. Vohl in Berlin ist die Krone z. Rothen Adler-Orden IV. Kl., dem Arch. Prof. Karl Hoffacker in Berlin der Rothe Adler-Orden III. Kl., dem Landbauinsp. Knocke in Berlin, dem Kr.-Bauinsp. Hennicke zu Wilhelmshaven der Rothe Adler-Orden IV. Kl., und dem Reg.-Bmstr. Rohne zu Wilhelmshaven der kgl. Kronen-Orden IV. Kl. verliehen.

Dem Reg.-u. Brth. Stündek, Mitgl. der kgl. Eisenb.-Dir. in Frankfurt a. M., ist die Erlaubniss z. Annahme und Anlegung des ihm verlieh. Ritterkreuzes I. Kl. des grossh. Hess. Verdienst-Ordens Philipps d. Grossmüthigen, dem Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Rietzsch, jetzt in Stettin, des Ritterkreuzes II. Kl. desselb. Ordens und dem Reg.-u. Brth. Beckmann, Vorst. der Betr.-Insp. 2 in Kassel, des fürstl. Waldeckischen Verdienstkreuzes IV. Kl. ertheilt.

Dem Landbauinsp. Semmelmann in Magdeburg ist aus Anlass seines Uebertritts in den Ruhestand und dem Verwitts.-Dir. der städt. Gaswerke Emil Streichert in Berlin der Char. als Brth. verliehen.

Der Kr.-Bauinsp. Aries ist unt. Ernennung z. Landbauinsp. von Landeshut i. Schl. an die Reg. in Magdeburg u. der Kr.-Bauinsp. Schütze von Mohrungen nach Landeshut versetzt. Ferner: die Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. Schreiber, bisher in Oldesloe, als Vorst. d. Betr.-Insp. 1 nach Duisburg u. Metzger, bisher in Darmstadt, als Vorst. (auftrw.) der Betr.-Insp. nach Oldesloe.

Der Marine-Ob.-Brth. u. Masch.-Bau- u. Betr.-Dir. Thaemer in Berlin u. der Prof. an der Techn. Hochschule Siegm. Müller in Berlin sind zu Mitgl. des Techn. Prüf.-Amtes in Berlin ernannt.

Dem Doz. an der Techn. Hochschule in Hannover, bish. ausserord. Prof. an der Univers. in Leipzig, Dr. Wiedeburg, ist das Prädikat Prof. beigelegt.

Die Reg.-Bfhr. Hans Treuenfels aus Breslau, Karl Lämmerhirt aus Dortmund (Hochbfch.); Walter Raddatz aus Marienau, Kr. Marienwerder, Heinrich Kayser aus Kirch-Beerfurth, Grossh. Hessen, Karl Zimmermann aus Landsberg a. W. (Wasserbfch.); Emil Brugsch aus Kairo in Aegypten u. Alfred Heinrich aus Berlin (Eisenbfch.) sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Der Reg.-u. Brth. Felix Mentzel, Vorst. der kgl. Eisenb.-Betr.-Insp. 2 in Köln-Deutz u. der Wasserbauinsp. Karl Kniehahn in Glogau sind gestorben.

Sachsen. Dem den techn. Räten des Finanzminist. in Hochbauschau zu deren Unterstütz. u. Vertret. beigegeb. Brth. Karl Ottomar Reichelt in Dresden ist der Titel u. Rang eines Fin.-u. Brth. in Gruppe 1 der IV. Kl. der Hofrangordnung verliehen.

Chronik.

Die Eröffnung des Müller'schen Volksbades in München, eine aufgrund einer Stiftung nach den Entwürfen des Architekten Prof. K. Hocheder errichtete Badeanlage grossen Stiles, hat am 1. Mai in feierlicher Weise stattgefunden. —

Kanalisation von Fulda. Die städtischen Behörden haben beschlossen, dem Ingenieur Mairich in Gotha, welcher bei der im vergangenen Jahre stattgefundenen öffentlichen Konkurrenz zur Erlangung von Entwürfen für die Kanalisation der Stadt Fulda durch einen Preis ausgezeichnet wurde, die Ausarbeitung des Entwurfes und die Bauberleitung zu übertragen. —

Kanalisation von Guben. Die Stadtverordneten beschlossen in ihrer Sitzung vom 19. April d. Js. einstimmig, den vom Ingenieur Mairich in Gotha ausgearbeiteten Kanalisations-Entwurf zur Ausführung zu bringen. Die vorgeschlagenen Baukosten betragen 1 200 000 M. —

Das neue Haus für Handel und Gewerbe in München, ein treffliches Werk des Architekten Prof. Friedrich von Thiersch, ist am 25. April eröffnet worden. —

Eine Ausstellung von Arbeiten des Architekten Franz Brantky in Köln a. Rh. ist am 28. April auf die Dauer von 8 Wochen im dortigen Kunstgewerbe-Museum eröffnet worden. Die Ausstellung umfasst architektonische Entwürfe, Naturstudien, Oelgemälde und Aquarelle, zus. 220 Blatt. —

Eine österreichische Lokalbahn-Vorlage ist am 2. Mai im Reichsrath eingebracht worden. Die Vorlage bildet einen Theil des grossen wirtschaftlichen Programmes des Ministeriums Koerber. Sie sieht den Bau von 18 Bahnen niederer Ordnung mit 76 km Höchst- und 8 km Mindestlänge, zus. 605 km, vor und beansprucht einen Kapitalaufwand von rd. 73 Mill. Kronen. —

Ueber die Neuanlage eines Bahnhofes in Lübeck unter Aufwendung eines Kostenbetrages von 10 Mill. M. hat eine Einigung zwischen den betr. Eisenbahn-Verwaltungen stattgefunden. Der Staat Lübeck leistet unentgeltlich den Baugrund sowie einen Beitrag von 3,5 Mill. M. —

Brief- und Fragekasten.

Hrn. Arch. A. K. in Münster i. W. Da die Figur einen nur kleinen Bestandtheil des Thores bildet und lediglich als eine dekorative Zuthat zu betrachten ist, so sind Sie berechtigt, ihren Preis in die Bausumme mit einzurechnen. Die Kirchhof-Anlage würde im übrigen nicht nach ihren einzelnen Theilen, sondern als Ganzes zu berechnen sein. —

Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise. Die Anfrage in No. 30 v. 13. April d. J. betr. Dauerbäder ist dahin zu beantworten, dass die 3 grossen städt. Krankenhäuser in Hamburg sogen. Wasserbetten haben. —

Inhalt: Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901. — Die Stättereinigung. — Viktor Johann Gottlieb Schröter f. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Bücherschau. — Preisbewerbungen. — Chronik. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin SW.



Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901. (Hierzu die Abbildgn. S. 247.)

Der Ausstellung der in überwiegendem Maasse aus der freien architektonischen Berufsthätigkeit hervorgegangenen Entwürfe und Ausführungen wurden zwei grosse Säle zugewiesen, deren künstlerische Ausstattung von der Kommission Hrn. Georg Roensch übertragen wurde. In wie trefflicher und würdiger Weise er sich dieses Auftrages entledigte, möge das nach seinen Entwürfen durch die Bildhauer Hasselwander & Rödel erstellte Portal S. 237 zeigen, welches den Haupt-Eingang zur Architektur-Abtheilung bildet.

In der Schilderung der architektonischen Darbietungen mögen die sakralen Bauten voranstellen. Das bedeutendste Werk dieser Art, die Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin (Arch. Franz Schwechten), ist von uns bereits früher ausführlich gewürdigt worden. Mit dem Entwurf für eine neue Thurmfassade der Alexanderkirche in Zweibrücken hat Carl Dofflein ein feines Werk deutscher Gothik geliefert, welchem, was charaktervolle Behandlung des gothischen Stiles anbelangt, wenig gleichwerthige Werke an die Seite zu stellen sein dürften. In dem Entwurf zu einer amerikanischen Kirche für Berlin schliesst sich Otto March, wohl einem Wunsche der Auftraggeber folgend, eng an die gotisirende, englisch-amerikanische Auffassung des Kirchengebäudes an: im Aeusseren findet sich der helmlose Thurm, im Inneren der offene Dachstuhl. Sehr eigenartige kleine Werke sind die Kirchenentwürfe der Architekten Schilling & Gräbner in Dresden für die österreichische „Los von Rom“-Bewegung. Zur Befriedigung der kirchlichen Bedürfnisse der durch diese Bewegung allenthalben in österreichischen Landen, namentlich aber im nördlichen Böhmen, neu entstehenden evangelischen Gemeinden stehen oft nur bescheidene Mittel zur Verfügung. Die hieraus für den Aufbau entstehenden Folgerungen ziehen die Künstler in der Weise, dass sie den Bauten den Charakter der schlichten, malerisch gruppierten Dorfkirchen verleihen, wodurch sich die Kirchen in die lose, mehr landschaftliche Bebauungsart der böhmischen Orte, die sie zu zieren bestimmt sind, leicht einfügen. Unsere Kopfabbildung, sowie die Abbildungen Seite 247 dieser Nummer zeigen die Kirchen für Langenau, Dux und Klostergrab, sämtlich Städte und Orte des nördlichen Böhmen. — Hier lässt sich die Skizze zu einer Zentralkirche des Hrn. Jos. Reuters in Wilmersdorf bei Berlin anschliessen, ein interessantes Werk der „eigenartigen“ architektonischen Richtung des Künst-

lers. Unter den grossen Entwürfen von Fritz Gottlob im Stile der norddeutschen Backsteingothik findet sich auch ein Kirchenentwurf, ganz in der charakteristischen Auffassung märkischer Bauweise, welche die der freien Phantasie entsprungenen malerischen Entwürfe des Künstlers auszeichnet. Es zählen noch in diese Gruppe ein Entwurf von August Menken in Berlin für eine katholische Kirche in Neuenahr, ein gruppirter Werksteinbau, ein Entwurf von Arthur Tieffenbach in Frankfurt a. O. aus dem Wettbewerb betreffend die neue Garnisonkirche in Dresden, sowie die Entwürfe von Max Seliger in Berlin zum Triumphbogen der St. Golgathakirche zu Berlin und von Hans Seliger in Schöneberg bei Berlin zur Bemalung des Thorabschlusses im Dom zu Stendal und zur Ausschmückung der Abdinghofkirche zu Paderborn, dekorative Malereien, welche mit dazu beitragen, den Ruf der beiden Künstler als Vertreter des dekorativen Gebietes, welche es in hohem Grade verstehen, sich den architektonischen Forderungen einer Aufgabe unterzuordnen, zu festigen. Den Uebergang zu den profanen Werken mögen einige Begräbnisanlagen bilden, zunächst und als hochbedeutende monumentale Werke der Baukunst die Gebäude des nördlichen und des östlichen Friedhofes in München von Hans Grässel in München. Es sind Werke von einer seltenen Grösse und friedvollen Ruhe der Auffassung, Werke, die in der antiken und in der byzantinischen Stilrichtung sich bewegend, diese Stile mit einer bemerkenswerthen Treue zum Ausdruck bringen. Eine gothische Begräbnisanlage für die gräfl. von Arnim'sche Familie in Boitzenburg in der Uckermark von Carl Dofflein bietet ein werthvolles Vorbild dar für die Anlage eines grösseren Erbbegräbnisses. Ein Grabmal kleineren Umfanges mit figürlichem Schmuck geben als Modell die Hrn. Erdmann & Spindler-Berlin. Die Denkmalkunst allgemeineren Charakters ist u. a. vertreten durch einen wuchtigen Bismarckthurm des Hrn. Jos. Reuters in Wilmersdorf, durch den Entwurf zu einer Bismarckwarte auf den Müggelbergen bei Berlin des Hrn. Otto Rietz in Berlin, durch den Entwurf zu einem Gedächtnissturm für Job. Quistorp in Stettin von Franz Schwechten, im Stile der märkischen Backsteinthürme gehalten, ferner durch einen mit dem I. Preise gekrönten Entwurf für das Kaiser Friedrich-Denkmal in Charlottenburg von Jos. Welz in Berlin und durch einen Entwurf mit dem gleichen Vorwurf von Bernh. Schaede in Schöneberg bei Berlin.

(Fortsetzung folgt.)

Nor kurzer Zeit ging uns die unter obengenanntem Titel bei Vieweg & Sohn in Braunschweig erschienene kleine Flugschrift zu. Wenn dieselbe uns auch nichts Neues bringen konnte, so giebt sie doch Veranlassung zu einigen Bemerkungen.

Gewiss haben die höheren Techniker der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung Grund zu Klagen und Wünschen, aber die Schuld daran, dass die Verhältnisse so liegen, wie sie liegen, tragen doch auch die höheren Techniker selbst. So lange es noch Baumeister giebt, welche sich in Bauführerstellungen beschäftigen lassen, so lange noch wissenschaftlich gebildete Techniker zur Eisenbahnverwaltung gehen, um sich, nachdem sie bis ins höhere Alter auf Anstellung gewartet, bis an ihr Lebensende in Stellungen verwenden zu lassen, wie es diejenigen der Inspektions-Vorstände sind, so lange wird so leicht eine Besserung, d. h. eine Gleichstellung mit den Juristen nicht eintreten. Erst wenn das Angebot von Technikern geringer wird, wird sich auch die Verwaltung zu einer Aenderung herbeilassen¹⁾, und daher sollte man immer wieder den jungen Leuten abrathen, unter den obwaltenden Umständen in den Staatseisenbahndienst einzutreten.

Gab es schon keine gleichartige Behandlung der Techniker und Juristen vor dem Jahre 1895, nach dieser Zeit ist das Verhältniss noch schlechter geworden, wenn man nicht allein die Geldfrage inbetracht zieht. Einen schwereren Schlag konnte man u. E. dem Stande der höheren Techniker nicht versetzen als dadurch, dass man die Mehrzahl derselben in Stellungen brachte, für welche die Juristen für zu gut befunden wurden. Dadurch, dass man die Verkehrs-Inspektionen mit Subalternen besetzte, drückte man auch äusserlich die technischen Inspektionen auf subalterne Stellen herab. Dass sie es in Wirklichkeit sind, ist wohl keinem Kenner der Verhältnisse zweifelhaft; darüber können auch die Worte des Hrn. Ministers nicht hinweghelfen, die sich in der „Ausführungsanweisung zu den Vorschriften für die Verwaltung der preussischen Staats-Eisenbahnen finden“ und lauten: „Ein wichtiges Glied werden in der neuen Verwaltung, wie schon bemerkt, die den Direktionen für die Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Dienstes unterstellten Inspektionsvorstände bilden.“

Um die wichtige und verantwortliche Stellung, welche die künftigen Inspektions-Vorstände in der neuen Verwaltung einnehmen werden, auch äusserlich zum Ausdruck zu bringen und zugleich den dienstlichen Interessen nicht förderlichen öfteren Wechsel in der Besetzung der Inspektions-Vorstände zu vermeiden, sind Gehalts- und Rangverhältnisse dieser Beamten derart geregelt, dass für sie kein äusserer Anlass vorliegen wird, andere Aemter zu erstreben. Ich hoffe, dass diese Einrichtung mit dazu beitragen wird, gerade in den Kreisen derjenigen Beamten

Zufriedenheit und Berufsfreudigkeit zu schaffen, die zu hervorragender Thätigkeit in der neuen Verwaltung berufen sind“. Ja, wenn das Wohlbefinden und die Zufriedenheit einzig abhängig wären von etwas Geld und einem Titel, dann könnte man allenfalls sagen, die Stelle als Inspektions-Vorstand sei eine erstrebenswerthe; wem aber daran liegt, etwas zu schaffen, namentlich selbständig zu schaffen — und ein Techniker mit höherer Bildung muss dies wollen — dem kann doch auf die Dauer nicht eine Stellung genügen, in welcher er nur dazu da ist nachzusehen, dass die Anordnungen Anderer ausgeführt werden. Man wird denn auch kaum einen Techniker finden, dem seine Stellung²⁾ und seine Beschäftigung als Inspektions-Vorstand Befriedigung verschafft.

Jeder strebsame Mensch hat das Bedürfniss nach einer gewissen Selbständigkeit; auch verlangt er, wenn er mit Lust und Liebe arbeiten soll, dass ihm Vertrauen geschenkt werde. Wo aber findet sich von den Direktionen abwärts Selbständigkeit und Vertrauen? Das Ganze ist auf Misstrauen gegründet: eine Revision drängt die andere, die Vorsteher der unteren Dienststellen sind mit Kontrolluhren, mit Merkbüchern ausgestattet, mittels welcher sie dem revidirenden Inspektions-Vorstände nachweisen müssen, dass sie ihrerseits wieder revidirt, dass sie die Rundgänge in vorgeschriebener Weise ausgeführt haben. Und diese nie endende Revisions-Thätigkeit, die zum grossen Theile in der Verfolgung kleiner Unregelmässigkeiten besteht, soll einen Techniker befriedigen, welcher unter Aufwendung grosser Kosten 10 Jahre gebraucht hat zu seiner Ausbildung? Das kann Niemand verlangen.

Die Klagen der höheren Techniker können nur dadurch gegenstandslos gemacht werden, dass nur soviel Baumeister zur Staatseisenbahn angenommen werden, als nöthig sind, die Direktionsstellen zu besetzen und dass die Inspektionen bis auf einige grössere, die mit höheren Technikern zwecks deren Ausbildung (auftragsweise) zu besetzen sein würden, den mittleren Technikern überlassen werden. Als Gehilfen und Vertreter der Vorstände sind solche mittleren Techniker ja schon jetzt vorhanden, sie sind u. E. auch vollständig ausreichend für das, was als Inspektions-Vorstand von ihnen verlangt werden muss. Und da man schon angefangen hat, „die wichtige Stellung dieser Gehilfen dadurch zum Ausdruck zu bringen“, dass man einen Theil derselben zu Rechnungsräthen gemacht hat, „so wird für diese kein äusserer Anlass vorliegen, andere Aemter zu erstreben“.

Volkswirtschaftlich ist es eine Verschwendung, so grosse Kosten für Ausbildung der höheren Techniker aufzuwenden, die nachher in Stellungen dauernd verbleiben, für welche eine weniger kostspielige Ausbildung genügt. — X.

Mittheilungen aus Vereinen.

Arch.- u. Ing.-Verein für Niederrhein u. Westfalen. Vers. vom 25. Febr. 1901. Vors.: Hr. Stübben, anwes. 35 Mitgl., 3 Gäste. Der Vorsitzende widmet dem verstorbenen Mitgliede Stdtbmstr. Mitschke in Köln-Ehrenfeld einen Nachruf.

Für den Neudruck der Satzungen liegen Abänderungsvorschläge des Vorstandes vor, darunter folgender: § 2. Als ordentliches Mitglied des Vereins kann Jeder aufgenommen werden, der künstlerische und technische Zwecke verfolgt und dessen Fachbildung vom Verein anerkannt wird.

§ 6. An der Spitze des Vereins steht ein Vorstand, welcher aus acht vom Verein gewählten Mitgliedern gebildet und in der ersten Versammlung des Monats Dezember in jedem Jahre gewählt wird. Die Amtsdauer der Vorstandsmitglieder erstreckt sich auf zwei einander folgende Kalenderjahre. Alljährlich scheidet die Hälfte des Vorstandes aus; die ausscheidenden Mitglieder sind nur für eine zweite, nicht aber für eine folgende unmittelbar anschliessende Amtsdauer wieder wählbar. Scheidet ein Mitglied während der Amtsdauer aus, so ist für den Rest derselben baldmöglichst ein Ersatzmann zu wählen.

Der Vorsitzende wird von der Versammlung aus der Zahl der Vorstandsmitglieder für das folgende Kalenderjahr gewählt und ist nur für das darauf folgende Kalenderjahr wieder wählbar. Die Wahl der Vorstandsmitglieder erfolgt durch einfache Mehrheit, die des Vorsitzenden durch Mehrheit über die Hälfte.

Die Abstimmung ergiebt die Annahme des Wortlautes

der §§ 2 und 6 nach der vorgeschlagenen Fassung. — Hr. Dir. Schwanck von der Versicherungs-Gesellschaft Nordstern, vom Vorsitzenden als Gast begrüsst, hält seinen angekündigten Vortrag über „die Unfallversicherung“. —

Vermischtes.

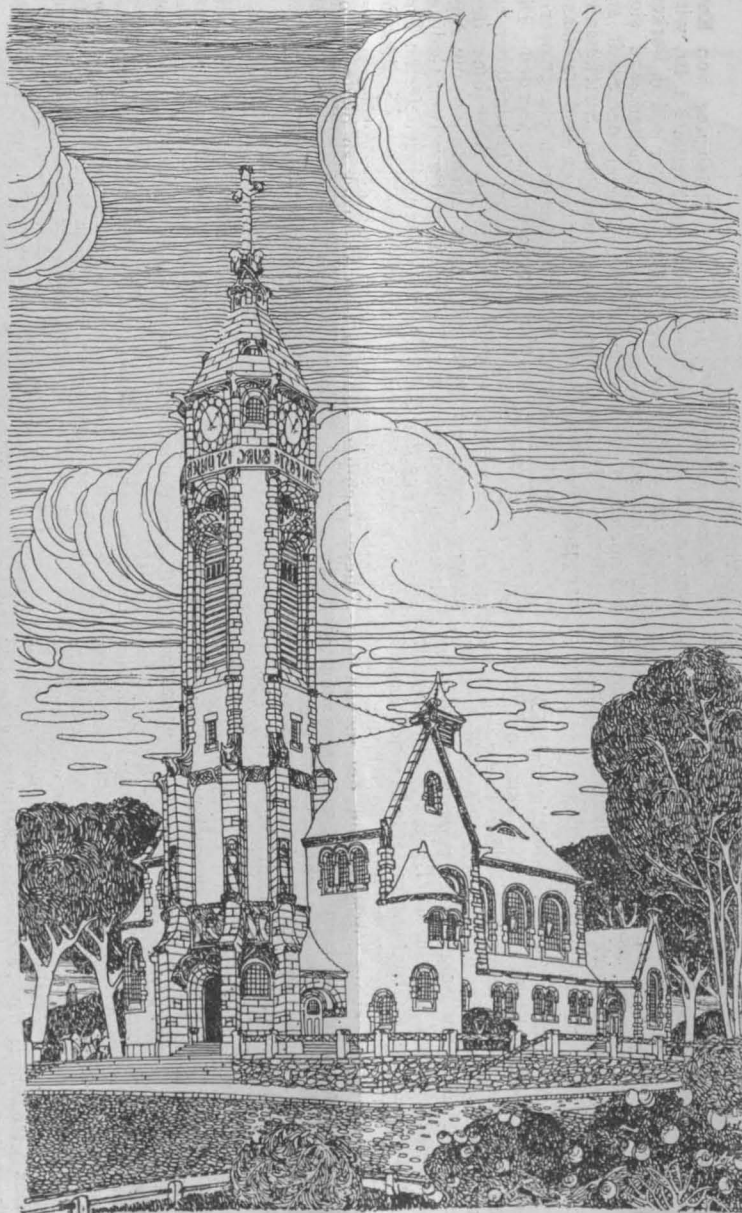
Die Herstellung künstlicher Schwemmsteine, d. h. die Herstellung eines dem rheinischen Schwemmstein möglichst gleich kommenden Steines, der aber an jedem Ort aus anderen, nicht so weite und demnach kostspielige Transporte erfordernden Materialien hergestellt werden kann, ist der Gegenstand des Reichspatentes No. 116055 welches der Firma W. Denner & Funcke, Kassel, ertheilt ist. Während der rheinische Schwemmstein aus dem am Rheine in grossen Mengen lagernden Bimsstein unter Verwendung von Löschkalk hergestellt wird, verwendet man für den künstlichen Schwemmstein eine Mischung von etwa 2 Gewichtstheilen schnellbindendem Stuckgips, $\frac{1}{10}$ Zementkalk (hydraulischer pulverisirter Kalk), $\frac{1}{80}$ Kalkhydrat, unter Umst. noch zur Erzielung grösserer Härte $\frac{1}{100}$ Eisenpulver und $\frac{1}{200}$ Chlorammonium. Zu dieser Mischung kommen noch etwa 4 Gewichtstheile Kohlen-schlacke, Koksgrus, Bimssand u. dgl.

Für die Güte des erzielten Materials ist eine bestimmte Art der Behandlung bei der Mischung erforderlich. Es sollen die festen Stoffe zunächst trocken innig gemischt werden. Darauf wird unter gleichzeitigem Umschäufeln mittels Brause Kalkhydrat (unter Umst. gemischt mit Chlorammonium) zugesetzt, aber nur gerade so viel, als zum Abbinden erforderlich. Die Bindematerialien — Gips und hydraulischer Kalk — umhüllen dann rasch die festen

*) Anmerkung der Redaktion. Wir geben die vorstehenden Aeusserungen, die von einem Techniker herrühren, welcher sich in einer höheren und leitenden Stellung befindet, wieder, obgleich wir uns mit manchen Ausführungen im Widerspruch befinden. —

¹⁾ Sehr lehrreich ist in dieser Beziehung die Oberlehrer-Frage.

²⁾ Wohl alle Direktions-Mitglieder, auch die jüngsten, betrachten sich als persönliche Vorgesetzte der Inspektions-Vorstände.



Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901. Kirchen der „Los-von-Rom“-Bewegung in Oesterreich. — Architekten: Schilling & Gräbner in Dresden.

Beimengungen — Koksgruss, Kohlschlacke usw. — und es bilden sich abbindende Klümpchen, die rasch in Formen geschlagen oder gepresst werden. Sie können nach kurzer Zeit dann als nahezu feste Masse den Formen entnommen werden. Von günstigem Einflusse ist bei diesem Verfahren die Wirkung des hydraulischen Kalkes, der die Wetterbeständigkeit der Steine erhöht und durch Verzögerung des Abbindens des Gipses die Herstellung der Steine erleichtert. Die so erzeugten Steine sehen den rheinischen Schwemmsteinen sehr ähnlich, mit denen sie die Porosität, geringes spezifisches Gewicht bei ausreichender Festigkeit gemein haben. Die Fabrikation dieser Steine ist überall einzurichten. —

Selbstreinigung städtischer Abwässer durch Seewasser. In der Zeitschr. für öff. Chemie, Jahrg. 1901, Heft V. u. VI. veröffentlicht Hr. Dr. Albert Schlicht, Vorsteher des städtischen, chemisch-hygienischen Institutes in Stralsund, einen Artikel unter der Ueberschrift: „Zur Ableitung von städtischem Abwasser in Seewasser“. Die Arbeit ist im Auftrage des Rathes der Stadt Stralsund ausgeführt und hat den Zweck, die verschiedenen mehr oder weniger irrthümlichen Anschauungen über die Verunreinigung des Seestrandes bei der Stadt zu berichtigen, auch darauf hinzuwirken, dass eine thunlichst einfache, endgiltige Gestaltung der schon seit langen Jahren bestehenden einstweiligen Sielmündungen zustande komme. Hr. Dr. Schlicht ist durch zahlreiche Beobachtungen und Proben zu dem Schlusse gelangt, dass die Selbstreinigung des städtischen Abwassers im Ostsee-Wasser sehr rasch vor sich geht und dass der Sund zwischen Pommern und Rügen als ein wirksames biologisches, von der Natur gegebenes Klärbecken angesehen werden könne. Es kann die Arbeit Schlicht's den ähnlich gelegenen Städten an der Ostsee zur Kenntnissnahme empfohlen werden.

Stralsund. v. Haselberg, Stadtbaumeister a. D.

Die Bergschwebbahn Loschwitz-Rochwitzer Höhe bei Dresden, welche der Elektr. Gesellsch. Elektra in Dresden gehört, ist am 6. d. M. eröffnet worden. Diese Schwebbahn entspricht zwar in ihrem Wesen der in Barmen-Elberfeld ausgeführten Bahnanlage, zeigt aber doch mit Rücksicht auf ihren Charakter als Bergbahn in Konstruktion und Betrieb (mit Drahtseil) interessante Besonderheiten. Die Bahn überwindet bei 250^m Länge 80^m Höhe, zeigt also eine Steigung von 32⁰/₁₀₀. Die Wagen fassen 40 Personen. Für gewöhnlich soll nur mit je 1 Triebwagen in beiden Richtungen gefahren werden, bei stärkerem Andrang wird je 1 Anhängewagen angehängt. Den Antrieb liefern 2 je 80pferdige Lokomobilen, die in der oberen Station aufgestellt sind. Für gewöhnlich reicht eine derselben aus. Die Bahn ist nach den Entwürfen der Continentalen Gesellsch. für Elektr. Unternehmng. in Nürnberg, welche bekanntlich die Schwebbahnpatente erworben hat, durch die Vereinigte Masch.-Fabr. Nürnberg und Augsburg in Gemeinschaft mit der Masch.-Fabrik der Dtschn. Elbschiffahrt-Ges. „Kette“ in Dresden ausgeführt. Sie verfolgt den doppelten Zweck, einen schönen Aussichtspunkt zugänglich zu machen und bisher unbequem zugängliches, zur Bebauung geeignetes Gelände aufzuschliessen. —

Das Vereinshaus des „Motiv“ in Charlottenburg. Die Zeichner von Aktien für das in der Hardenbergstrasse in Charlottenburg zu errichtende Vereinshaus des „Motiv“ sind am 6. Mai d. J. zu einer Berathung zusammengetreten, in welcher der Entwurf der Hrn. Reimer & Körte in Berlin zur Ausführung bestimmt wurde, welche sofort begonnen werden soll. Da die Verhältnisse des Hypothekenmarktes augenblicklich noch solche sind, dass die zu dem einschl. Grundstück auf 700 000 M. veranschlagten Hause noch nöthige Hypothek von 400 000 M. nur unter grossen Opfern beschafft werden könnte, so hat sich ein Mitglied des „Motiv“ erboten, die nöthige Summe bis zur Regelung der Hypotheken-Angelegenheit bereit zu stellen. —

Die „Internationale Ausstellung für Feuerschutz und Feuerrettungswesen Berlin 1901“ wird am 25. d. M., Vormittags 10¹/₂ Uhr durch Ihre Majestät die Kaiserin, welche das Protektorat über die Ausstellung übernommen hat, eröffnet werden. —

Todtenschau.

August Orth †. Am Morgen des 12. Mai ist in Berlin der Architekt Geheimer Baurath August Orth, Mitglied der kgl. preuss. Akademie der Künste und einer Reihe anderer künstlerischer Körperschaften, an den Folgen einer Gallenstein-Operation gestorben. Die deutsche Architektenschaft beklagt in dem Heimgehe des Verstorbenen den Verlust eines Fachgenossen, welcher in gleichem Maasse ausgezeichnet war durch Geradheit und Lauterkeit des Charakters wie durch scharfsinnige geistige und künstlerische Initiative.

Wir haben der ausserordentlich vielseitigen und fruchtbaren Thätigkeit des Verbliebenen, der, am 25. Juli 1828 in Windhausen in Braunschweig geboren, ein Alter von 73 Jahren erreichte, gelegentlich seines 70jährigen Geburtstages in No. 59, Jahrg. 1898, eine ausführliche Würdigung zutheil werden lassen. In der Baukunst der Gegenwart stand er an erster Stelle; aus seinem Atelier sind eine Reihe der glänzendsten Namen hervorgegangen. Sein eigener Name wird in der Baugeschichte des vergangenen Jahrhunderts eine bleibende Stätte finden. —

Preisbewerbungen.

Ein Preisausschreiben des Architekten-Vereins zu Berlin für seine Mitglieder und zum 24. Juni d. J. betrifft den Entwurf zu einem Seemannshause in Wilhelms-haven, d. i. ein Gebäude, in welchem die Unteroffiziere und Mannschaften nach den Anstrengungen des Dienstes sich erholen. Der Bauplatz liegt an der Ecke der Bismarckstrasse und der Strasse nach Heppens. Bausumme: 150 000 M. Der Stil ist mit der Beschränkung freigestellt, dass das Gebäude in einfachem Ziegelfugengebäude unter Verwendung geputzter Flächen zu entwerfen ist, wobei auf eine gute Gruppierung der Baumassen ein Hauptwerth gelegt wird. Eine Summe von 2200 M. gelangt in Preisen von 1000, 700 und 500 M. oder in anderer Abstufung zur Vertheilung. Die hauptsächlichsten Zeichnungen sind 1:200 verlangt. Die Beurtheilung der Entwürfe hat der bez. Vereinsausschuss. —

Einen engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Stadttheater in Freiburg i. Br. wird der dortige Stadtrath erlassen. Das Theater soll in Parkett und 3 Rängen 1100—1200 Sitzplätze enthalten und sich bei malerischem Aufbau dem Charakter der Stadt anschliessen. Die in Bleistift oder einfacher Strichmanier darzustellenden wesentlichen Zeichnungen sind im Maassstab 1:200 aufzutragen; es kann aber auch ein grösserer Maassstab, jedoch nicht über 1:100 gewählt werden. Die zum engeren Wettbewerb eingeladenen Theilnehmer erhalten ein Honorar von je 2000 M., mit Ausnahme desjenigen Bewerbers, welchem unter Umständen die Ausführung übertragen wird. Freiwillige Bewerber sind zugelassen; aus der Zahl der von ihnen eingelefertenen Entwürfe können bis zu 3 zum Betrage bis zu je 2000 M. erworben werden und es kann auch der Verfasser eines solchen Entwurfes zur Bearbeitung der Ausführungspläne herangezogen werden. Für die Ausführungsarbeiten gelten die Ansätze der revidirten Hamburger Norm. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Prof. Dr. Max Zimmermann ist z. etatmäss. Prof. an der Techn. Hochschule zu Berlin ernannt. Der char. Geh. Brth. Duisberg, Int.- u. Brth. der Intendantur des XVIII. Armeekorps, ist auf seinen Antrag in den Ruhestand versetzt.

Der Garn.-Bauinsp. Friedr. Boettcher in Thorn ist nach Danzig u. der Garn.-Bauinsp. Baehr, techn. Hilfsarb. bei der Int. des XVII. Armeekorps, in gleicher Eigenschaft zur Int. des III. Armeekorps versetzt. Der Reg.-Bmstr. Herold, techn. Hilfsarb. bei der Int. des XI. Armeekorps, ist z. Garn.-Bauinsp. ernannt.

Die Eisenbahn.- u. Betr.-Insp. Bader, Vorst. der Betr.-Insp. 2 in Gotha, u. Herm. Christoffel, Vorst. der Eisenbahn-Bauabth. Olpe, sind gestorben.

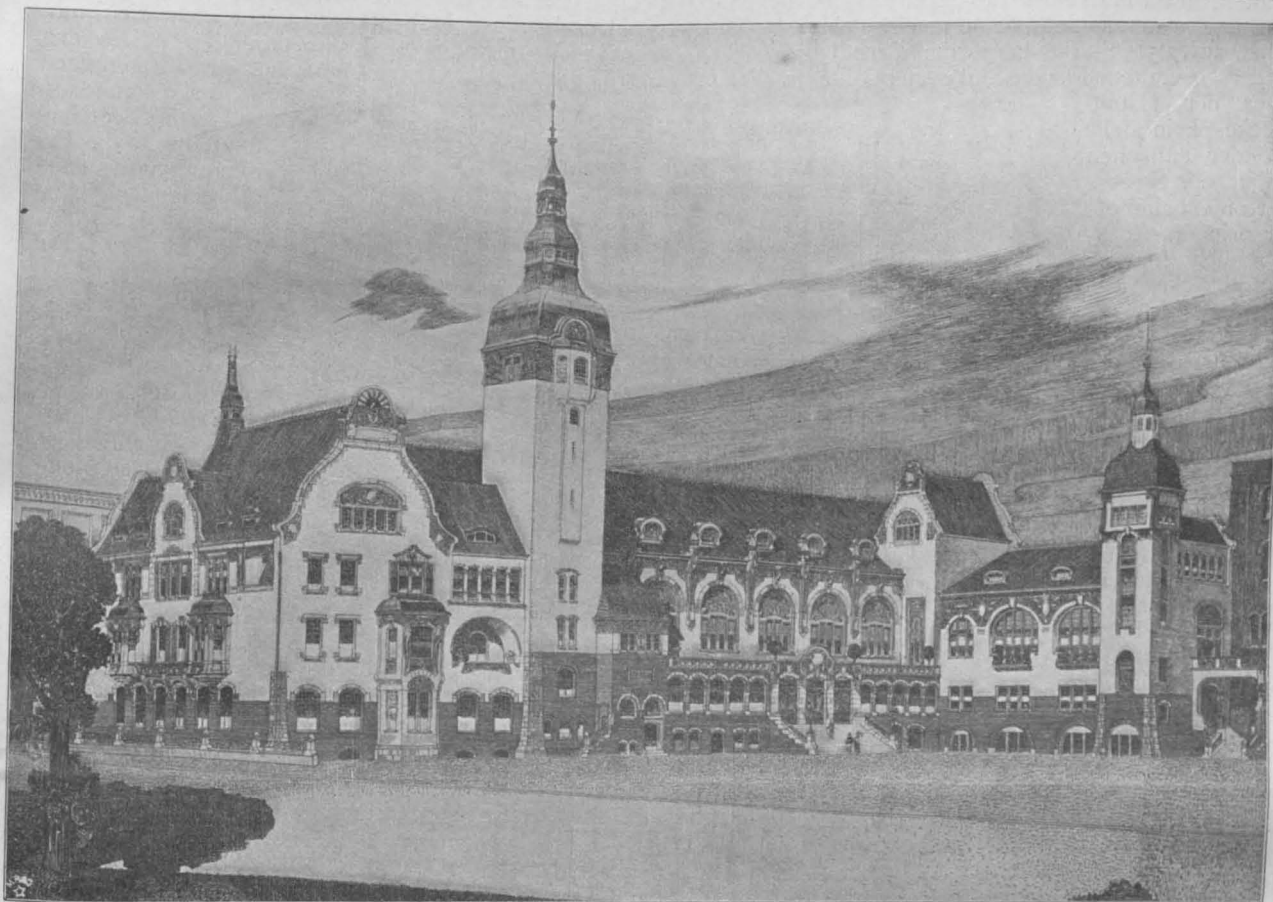
Brief- und Fragekasten.

Hrn. Stdtbrth. v. S. in Br. Die Auffassung der kgl. Eisenbahndirektion findet im Gesetze keine Stütze. Nirgends ist das Schiedsrichteramt für ein solches erklärt, welches ehrenhalber unentgeltlich auszuüben sei. Umgekehrt ist nirgends ausgesprochen, nach welchen Sätzen den Schiedsrichtern eine Vergütung gebührt. In Wahrheit ist das Rechtsverhältniss zwischen Schiedsrichter und den Streitenden als ein Vertrag über die Leistung von Handlungen aufzufassen. Mangels einer Abrede über die Höhe der zu beanspruchenden bzw. zu gewährenden Vergütungen ist solche auf der Grundlage des „Angemessenen“ zu bestimmen. Maassgebend hierfür ist wieder der Umfang der Arbeit einerseits nach Zeitverbrauch, andererseits nach Inanspruchnahme besonderer Vorkenntnisse oder Befähigungen. Mithin ist die Ziffer für den einzelnen Fall zu suchen und zu finden. Zweckmässig verbindet man mit der Erklärung, das angetragene Schiedsamt anzunehmen, die Bedingung, dass Zahlung beansprucht und nach welchen Grundsätzen sie berechnet werden würde. In einem solchen Falle haben es die Streitenden in der Hand, von der Wahl zurückzutreten. Unterlassen sie den Rücktritt, so ist daraus das Einverständniss mit den Honorierungs-Grundsätzen zu finden. Uebrigens ist der Irrthum ganz allgemein, dass das Schiedsrichteramt unentgeltlich zu leisten sei. Er ist die Ursache, dass hervorragende Kräfte überwiegend eine auf sie gefallene Wahl ablehnen. —

K. H-e.

Inhalt: Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901 (Fortsetzung). — Zu den „Klagen und Wünschen der höheren Techniker der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung“. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Todtenschau. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten.

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin SW.



Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901.

Entwurf zu einem Saalbau der Aktien-Brauerei Moabit in Berlin. Architekten: Erdmann & Spindler in Berlin.

Wettbewerb um den Entwurf zu einer 2. festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim.

Am 16. Mai waren gerade 14 Jahre verflossen, seit die grossh. badische Oberdirektion für Wasser- und Strassenbau einen Wettbewerb um den Entwurf zu einer festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim ausgeschrieben hat. Am 1. Nov. 1890 wurde diese Strassenbrücke, die „Friedrichs-Brücke“, welche als Ersatz für eine alte Kettenbrücke hergestellt werden musste, dem Verkehr übergeben. Sie verbindet die Altstadt mit der Neckar-Vorstadt im Zuge einer alten Verkehrs-Strasse, von der sich ausserhalb des Stadtgebietes dann Landstrassen nach verschiedenen Richtungen abzweigen. Diese Brücke dient also in hervorragendem Masse dem allgemeinen grossen Verkehr. Es ist daher begreiflich, dass Bestrebungen, eine zweite Neckarbrücke weiter unterhalb nach der Neckarmündung auszuführen, die im Wesentlichen nur den lokalen Interessen des Stadttheiles „Jungbusch“ am linken Neckarufer und der Vorstadt „Neckargärten“ am rechten Ufer gedient haben würde, namentlich im Hinblick auf die hohen Kosten keinen rechten Anklang finden konnten, und dass man höchstens den Bau einer festen Fussgänger-Brücke für diese Gegend in Erwägung zog. Diese Verhältnisse erfuhren aber mit dem Augenblicke eine sehr wesentliche Veränderung, als vor einigen Jahren der Plan zur Anlage eines grossen städtischen Industriehafens anstelle des alten Flosshafens gefasst wurde. Für die Zugänglichkeit

dieses Hafens und die Aufschliessung des an denselben angrenzenden Geländes musste die Anlage einer festen Brücke möglichst nahe der Neckarmündung von grösster Wichtigkeit werden. Es wurde daher städtischerseits durch den Leiter des Tiefbauamtes, Hrn. Stdtbrth. Eisenlohr, ein Vorentwurf für eine feste Fahrbrücke aufgestellt, der in Lage- und Höhenplan in den umstehenden Abbildungen zur Darstellung gebracht ist. Ueber diesen Entwurf wurde im Jahre 1898 ein Gutachten der Hrn. Ob.-Baudir. A. Wasmer, Karlsruhe, Brth. A. Rieppel, Nürnberg, und Oberingen. R. Tegeler, Kehl a. Rh., eingefordert, welches die Gesamtdisposition des städtischen Entwurfes im Wesentlichen billigte, sich über die Wahl des Träger-Systems jedoch eines Urtheils enthielt und die Ausschreibung eines allgemeinen Wettbewerbes in Vorschlag brachte. Diesem Vorschlage hat die Stadtgemeinde im November vorigen Jahres entsprochen (vgl. Dtsche. Bztg. 1900 S. 537 u. 567). Die Entwürfe des Wettbewerbs waren zum 1. Mai d. J. einzuliefern.

Maassgebend für den Entwurf waren die nachstehenden wesentlichen Bestimmungen:

Für die Lage der Brücke ist der städtische Vorentwurf im Wesentlichen vorbildlich, wenigstens sind nur Verschiebungen innerhalb beschränkter Grenzen zulässig. Die neue Brücke erhielt daher ihre Lage etwa 1 km unterhalb der Friedrichsbrücke. Da die Brücke so noch in das eigentliche Hafengebiet fällt,



IE ARCHI-
TEKTUR*
AUF DER
GROSSEN
BERLINER

KUNST-AUSSTELLUNG
IM JAHRE 1901 * * *
SAALBAU DER AKTIEN-
BRAUEREI MOABIT IN
BERLIN * ARCHITEKT.:
ERDMANN & SPINDLER
IN BERLIN * * * *
≡ DEUTSCHE BAU-
ZEITUNG * * XXXV.
JAHRG. 1901 * NO. 40 ≡

* *
*

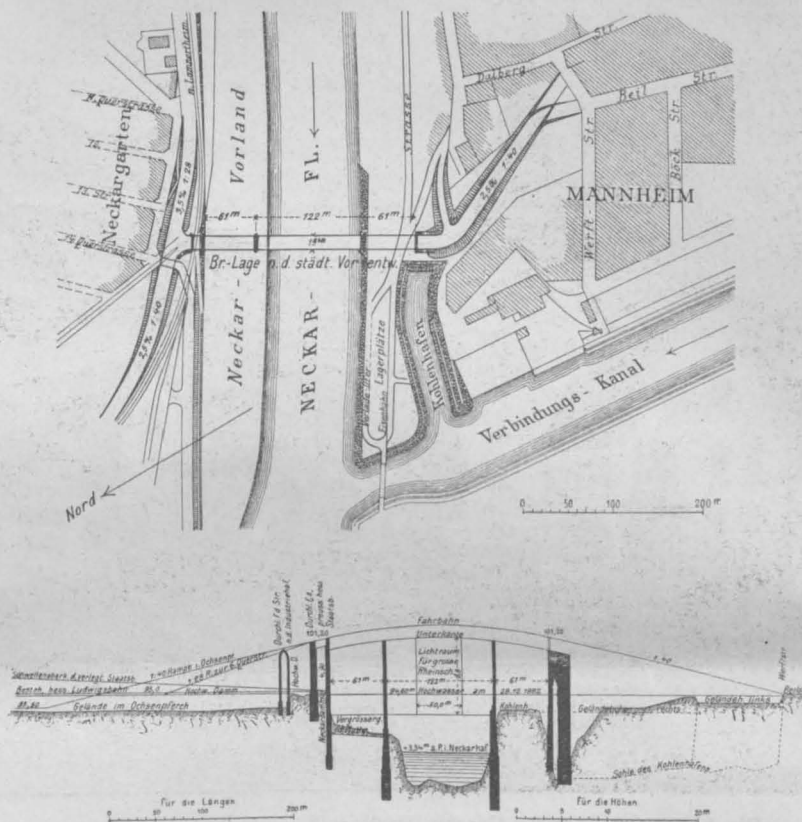


waren besonders erschwerende Bedingungen durch die ungestörte Aufrechterhaltung der Schifffahrt gegeben. Auch der unbehinderten Abführung des Hochwassers und des Eises war um so grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden, als die anschliessenden Stadttheile grösstentheils unter Hochwasser liegen. Das eigentliche Strombett war daher auf alle Fälle mit einer einzigen Oeffnung zu überspannen, und auf dem rechten, im Fluthgebiet des Hochwassers liegenden Vorlande war nur die Errichtung eines einzigen, möglichst auf 3,5^m Stärke herabzumindernden Zwischenpfeilers gestattet. Für das linke Ufer sollte das Widerlager der Hauptbrücke keinesfalls vor der südlichen Flucht der Strasse im Kohlenbahnhofe vorspringen. So ergab sich für die Hauptbrücke nach dem städtischen Vorentwurfe eine symmetrische Ausgestaltung mit 120^m lichter Mittelöffnung und 2 Seitenöffnungen von je 60^m. Hieran schliessen sich noch, beiderseits Durchfahrten für Eisenbahn und Strasse. Die Höhenlage war durch die weitgehende Forderung bedingt, dass in der Mittelöffnung in 50^m Breite eine Lichthöhe von nicht unter 15,5^m vom Neckarpegel, d. h. auf +100,30 N. N. einzuhalten ist, sodass die grössten Rheinschiffe noch bei mittlerem Hochwasserstande unter der Brücke hin-

durchfahren können. Ursprünglich wollte man sogar bis auf +17,3^m vom Pegel gehen, so dass selbst bei dem höchsten schiffbaren Wasserstande, +8,5^m am Pegel, die grossen Rheinschiffe hätten passieren können. Die Brücke liegt denn auch rd. 3^m höher als die Friedrichsbrücke, für welche derartige Bedingungen nicht mehr in Betracht kommen. Im übrigen war schon infolge der Durchführung der Eisenbahnen auf beiden Ufern eine höhere Brückenlage gegeben.

Durch diese Höhenlage ergibt sich die Nothwendigkeit bedeutender Rampenanlagen auf beiden Ufern, die im Hauptzuge keine grösseren Steigungen

als 1:40 aufweisen sollten, in ihrer Richtung durch die Bedingungen des Ausschreibens im übrigen ziemlich festgelegt waren. Die Brückenweite ist auf 10^m im Lichten für den Fahrdamm vorgeschrieben, auf je 2,5^m für die beiderseitig. Bürgersteige. Die Wahl des Ueberbaues war den Bewerbern freigestellt. Fügen wir noch hinzu, dass sich die architektonische Ausgestaltung des Bauwerkes der Oertlichkeit entsprechend in einfachen Formen bewegen sollte, so sind, abgesehen von den Bestimmungen über die Belastungen und zulässige Beanspruchungen, auf die wir noch später zurückkommen, die für den Entwurf wesentlichsten Bestimmungen gegeben. (Forts. folgt.)



Die Ausstellung von Darstellungen bauerlicher Kunst und Bauweise aus dem Königreich Sachsen auf der Brühl'schen Terrasse in Dresden.

An den Bestrebungen, die Freude an der heimathlichen Geschichte zu beleben, das Verständniss für Bau- und Kunstdenkmäler in den weitesten Schichten der Bevölkerung zu wecken und die landschaftlichen Schönheiten und Merkwürdigkeiten vor Entwerthung und Zerstörung zu behüten, nimmt Sachsen gegenwärtig starken Antheil. Seit Jahrzehnten hat es nicht an Bemühungen gefehlt, das Volk für die Förderung dieser der Heimathliebe entkeimenden Ziele zu gewinnen; es hat nicht an der Einsicht gemangelt, dass eine fruchtbare deutsche Entwicklung nur aus der Pflege unserer Stammesart hervorgehen kann und dass zu ihr vorerst ein liebevolles Verständniss der Schöpfungen unserer Altvordern und Pietät für das Althergebrachte gehören. Allein in seiner Allgemeinheit steht doch das Volk immer noch dem Verständniss für alle diese Forderungen ziemlich fern; die zunehmende Verödung unserer Stadt- und Landschaftsbilder wird von Tausenden und Abertausenden gleichgiltig hingenommen, und die Schöpfungen der Baukunst begegnen im allgemeinen noch einem bedauerlichen Unverstand. Aber es wäre verfehlt, für den Mangel solchen Interesses das Volk etwa selbst verantwortlich zu machen. Wenn die Fühlung weitester Schichten unserer Bevölkerung mit der Kunst im Allgemeinen und den Schöpfungen der Baukunst im Besonderen verloren gegangen ist, so sind weit mehr die Künstler, Architekten und namentlich die Bauhandwerker selbst daran schuld. „Eine Kunst“, so schreibt Rob. Mielke treffend, „soll sie zum Herzen dringen, bedarf einer Sprache, die einfach und ungekünstelt in ihrer schlichten Klarheit das auszudrücken vermag, was den Einzelnen wie die grosse

Masse seit den Tagen der Kindheit bewegt. Eine Kunst, die nicht für alle verständlich ist, wirkt wie ein leiser Zephyr, der die längsten und in der Regel unfruchtbarsten Aehren streift, während der kräftige wirbelnde Sturmwind einer wahren Volkskunst auch die untersten Schichten der Bevölkerung mit seinem erfrischenden Hauch bewegt.“

An dieser Sprache nun, an diesem erfrischenden Hauche in unserem Kunstleben, hat es uns seither gefehlt und fehlt es uns noch. Dieser Sprache vor allem aber bedarf das Volk, um wieder mit theilzunehmen an dem Kunstleben unserer Zeit; dieses erfrischenden Hauches bedürfen wir, um das Wohlgefallen an den Werken unserer Vorfahren, um das Verständniss für das Erhabene und Bedeutungsvolle im Volke zu beleben und zu stärken; dieses Ausdrucksmittels können wir nicht entbehren, um die Kunst wieder zu einem treuen Spiegel der Volkseele zu gestalten.

An den Künstlern und Baumeistern liegt es also, an dieser Verherrlichung des Vaterlandes und des eigenen Volkes mitzuwirken; sie sind in erster Linie berufen, das Schöne im Sinne der Eigenart des Volkes zu gestalten; sie haben die Akkorde anzuschlagen, die, wenn sie vom Herzen kommen, so auch zum Herzen sprechen und vom Volke verstanden werden.

In erfreulicher Weise mehren sich die Anzeichen zunehmenden Verständnisses für diese Ziele. Die „Deutsche Bauzeitung“ schliesst sich diesen Forderungen an und spricht dem Volke das Recht zu, zu verlangen, dass das, was an Schöpfungen der Baukunst den Markt schmückt, was den Fluss überbrückt, ihm verständlich sei. Die Kunst soll hier nicht wie bisher Selbstzweck sein, sie soll in einem höheren, in einem edleren Dienste, im Dienste des Volkes stehen, sie soll dem Empfinden und den Strömungen der Volkseele Ausdruck geben und demgemäss der Ueberlieferung und der Volksgewöhnung ein Recht soweit einräumen, dass sie verstanden wird. Das Werk soll also

Im vorher angeführten zweiten Satze der gesetzlichen Bestimmungen fällt der Mangel jeglicher Beziehung auf die Bedürfnisse der Anbauung auf — nur ganz allgemein heisst es, dass die Strassen und Plätze nicht verunstaltet werden sollen. Wie es hinter ihren Wandungen aussieht, ist dem Gesetzgeber gleichgiltig. Da muss ich wieder auf den vorhin angeführten hessischen Ministerialerlass verweisen, welcher der jetzt allgemeinen durchgedrungenen Anschauung folgende Worte verleiht:

„Bei den neuerdings aufgestellten und uns zur Genehmigung vorgelegten Ortsbauplänen ist zu Gunsten der Durchführung geradliniger Strecken zumeist auf bestehende Verhältnisse, vorhandene Wege, den Zug der Grundstücke und Gewanngrenzen nicht hinreichend Rücksicht genommen. Hierdurch wird häufig nicht allein die Bebaubarkeit der Grundstücke beeinträchtigt und das Interesse der Eigentümer derselben geschädigt, sondern es führt auch die vielfach schablonenhaft stattfindende Anlegung nur ununterbrochen gradliniger Strassenzüge, wobei auf die zukünftige Gestaltung und ästhetische Wirkung der Bebauung zu wenig Bedacht genommen wird, zu einförmigen Strassenbildern, während das Bestreben darauf gerichtet sein müsste, soweit mit den Anforderungen der Zweckmässigkeit vereinbar, eine gewisse Abwechselung in der Gestaltung der Strassenbilder zu schaffen.“

Auch über Verunstaltungen kann man sehr verschiedener Ansicht sein — viele halten das Behobeln alter unregelmässiger Fluchtlinien für nothwendig, um angebliche Verunstaltungen zu beseitigen. Hören wir auch hierüber noch einmal nach Hessen*) hin:

„In den uns zur Genehmigung vorgelegten Ortsbauplänen sind vielfach für bereits längst vorhandene Strassen, deren Fluchtlinien nach Maassgabe der allgemeinen Bauordnung noch nicht festgesetzt waren, neue Fluchtlinien derart vorgesehen, dass bestehende Gebäude in grösserer Anzahl angeschnitten werden.“

Derartige Fluchtlinienfestsetzungen an vorhandenen Strassen, insbesondere in Landgemeinden, sollten aber u. E. nur stattfinden, wenn und insoweit ein erhebliches und dringendes Bedürfniss für eine Verbreiterung oder Korrektur der Strasse besteht und Aussicht vorhanden ist, dass die Durchführung der neuen Fluchtlinien in absehbarer Zeit erfolgen wird, sei es, dass Gebäude in grösserer Anzahl baufällig sind und voraussichtlich in nicht allzu ferner Zukunft durch Neubauten ersetzt werden, sei es, dass die Gemeinde gewillt ist, oder unter Umständen im Verwaltungswege angehalten werden kann, spätestens bei

*, Für die mir gewordene Mittheilung der angezogenen Erlasse statte ich bei dieser Gelegenheit meinen verbindlichen Dank ab.

nicht vom Künstler für den Künstler, sondern für das Volk geschaffen werden. Und in der That haben diese trefflichen, der unvergleichlichen Schöpfung der neuen Wormser Rheinbrücke gewidmeten Anschauungen in weitesten Kreisen Aufsehen erregt und wesentlich dazu beigetragen, das Verständniss für die uns noththuende Behandlung unserer Bauwerke in volksthümlicher Auffassung zu fördern.

Diese Betrachtungen glaubten wir vorausschicken zu müssen, um die gegenwärtig vom Verein für sächsische Volkskunde mit Genehmigung des kgl. Ministeriums des Inneren auf der Brühl'schen Terrasse gebotene Ausstellung von Schülerarbeiten auf dem Gebiete volksthümlicher Kunstübung und Bauweise würdigen zu können.

Die Anregungen gingen in erster Linie von der vom Sächs. Ing.- u. Arch.-Verein unternommenen verdienstvollen Aufnahme der typischen Formen des Bauernhauses aus. Der Verein für sächsische Volkskunde nahm sie auf und das kgl. Ministerium des Inneren hat, dem Gesuche dieses Vereines entsprechend, im Sommer vorigen Jahres die Direktionen der Bau-, Kunstgewerbe- und Industrieschulen des Landes angewiesen, ihre Schüler mehr als bisher auf die vielfach nicht beachtete Bedeutung volksthümlicher schlichter Kunstübung und Bauweise aufmerksam zu machen und sie anzuregen, Beispiele solcher Kunstübung in Skizzen festzuhalten, zu sammeln und zu verwerthen. Dieser Schritt der königl. Staatsregierung ist ein neuer Beweis fürsorglichen Wohlwollens in der Kette der hier gekennzeichneten Bestrebungen. Indem die Schüler unserer technischen und Kunst-Lehranstalten auf den Werth und den Vorzug unserer heimischen Bauweise und Kunstübung hingewiesen werden, erfährt das Bestreben, das sinnreich Geschaffene, das den heimatlichen Anschauungen und Bedürfnissen Entsprungene möglichst zu erhalten und das Althergebrachte nicht ohne Noth zu zerstören, eine

stattfindendem Um- oder Ausbau (vgl. Art. 12 letzter Absatz d. A. B.-O. und § 22 der Ausführ. Ver.) das betreffende Gebäude zu erwerben und damit die Zurücklegung der Fluchtlinie zur Verwirklichung zu bringen.“ Ferner an anderer Stelle:

„Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass eine schablonenhafte Festsetzung von Fluchtlinien, insbesondere eine rücksichtslose Zurück- und Gradlegung in bestehenden Strassen unter allen Umständen zu vermeiden ist, in jedem einzelnen Falle vielmehr eine den konkreten Verhältnissen und Bedürfnissen Rechnung tragende Prüfung und Entschliessung nach Maassgabe der vorbezeichneten Gesichtspunkte statt zu finden hat.“

Insoweit hiernach in einem gegebenen Fall das Bedürfniss und die Zweckmässigkeit einer Zurücklegung oder Korrektur der aus den vorhandenen Gebäuden thatsächlich sich ergebenden Fluchtlinie verneint wird, kann die letztere unter Berücksichtigung des bestehenden Zustandes d. i. der vorhandenen Gebäudefluchten festgesetzt werden, wodurch gerade die in vielen Fällen nicht nur zulässige sondern wünschenswerthe dauernde Erhaltung der Eigentümlichkeiten des Strassenbildes einer Ortschaft sicher gestellt würde.“

Jeder, der auf diesem Gebiete thätig ist, weiss, wie schwer es hält, namentlich Laien, von derartigen Begrädnungen zurückzuhalten. —

Vom zweiten Absatze des § 3, die Strassenbreiten betreffend, sind noch die Ausführungs Bestimmungen heranzuziehen (§ 7):

„Im Interesse der Förderung der öffentlichen Gesundheit und Feuersicherheit ist auch auf eine zweckmässige Vertheilung der öffentlichen Plätze sowie der Brunnen Bedacht zu nehmen. Betreffs der Strassenbreiten empfiehlt es sich, bei neuer Strassenanlage die Grenzen, über welche hinaus die Bebauung ausgeschlossen ist,

a) bei Strassen, welche als Hauptadern des Verkehrs die Entwicklung eines lebhaften und durchgehenden Verkehrs erwarten lassen, nicht unter 30 m,

b) bei Neben-Verkehrsstrassen von beträchtlicher Länge nicht unter 20 m,

c) bei allen anderen Strassen nicht unter 12 m anzunehmen.“

Auch hierin ist wieder von einer Förderung der Anbauung nicht die Rede. Die Breiten der Strassen werden hauptsächlich nach Verkehrsrücksichten bemessen und zwar mit arg rundgegriffenen Zahlen. Die Breite des Fahrdammes ist in der That abhängig von der Anzahl darauf verkehrender Wagenreihen. Grundsätzlich müsste zunächst zwischen Verkehrsstrassen und Wohnstrassen unterschieden werden. Die Hauptverkehrszüge sind meistens un-

nicht zu unterschätzende Kräftigung. Der Erfolg ist denn auch nicht hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

Etwa 90 Tafeln noch während des vorigen Jahres eingegangener Arbeiten legen Zeugnis dafür ab, welche ungehobenen Schätze, welche grosse Anzahl werthvoller Ueberreste sächsischen Volkslebens im Lande noch vorhanden ist und welcher weiteren Hebung wir uns in Zukunft noch zu gewärtigen haben. Wiederum lieferte vor allem die Baugewerkschule in Zittau ein reiches, werthvolles Material, das, vorzugsweise der bäuerlichen Bauweise und Kleinkunst gewidmet, in den Schülern das Verständniss für die schlichte, einfache und wahrheitsgetreue Durchbildung des Bauernhauses bietet und damit nicht nur in bautechnischer, sondern auch in ästhetischer Beziehung von lehrreicher Bedeutung für die Schüler wird. Nicht minder werthvoll und besonders hervorzuheben sind die von der Industrieschule Plauen durch den Schüler Dörffel und von der Kunstgewerbeschule zu Dresden durch den Schüler Stöckert eingereichten Zeichnungen über einzelne Bautheile sowohl als auch über volkscundliche Gegenstände, und eine geradezu überraschende Mannichfaltigkeit zeigt eine ausser Wettbewerb vom Friedensrichter Seelig in Langebrück eingereichte, aus 36 Einzelaufnahmen bestehende sehr interessante Sammlung von Einfriedigungen und Umzäunungen aus der Dresdner Heide. Bei der Beurtheilung all' dieser Arbeiten, die eine werthvolle Bereicherung des im Palais des kgl. Grossen Gartens aufgenommenen Museums für sächsische Volkskunde bilden werden, hatte das hierüber bestellte Preisgericht grundsätzlich nur denjenigen Aufnahmen Preise zuerkannt, die vom Standpunkte der Volkskunde aus brauchbare Gesamtleistungen bedeuteten, und auch hierbei mehr auf Genauigkeit und Klarheit der gewählten Darstellungen als auf künstlerische Ausführung derselben Werth gelegt. — In Ergänzung der hier ausgestellten Schülerarbeiten hat

schwer im Voraus zu bestimmen. Schwieriger ist es schon mit den Nebenverkehrszügen. Da muss man sich vorsehen. Im Stadterweiterungs-Gebiet wird man daher stets mit Ausnahme der Hauptverkehrszüge Strassen mit Vorgärten anzulegen haben, um später, bei wachsendem Verkehr, je nach Bedarf Verbreiterungen vornehmen zu können, wofür sich die Gemeinden allerdings von vornherein die in Zukunft erforderliche unentgeltliche Abtretung der Vorgartenflächen zu sichern haben werden. In den Wohnstrassen sind die Vorgärten aber schon deshalb nothwendig, um die Dammfläche der Baukosten und der Staubplage wegen nach Möglichkeit einzuengen. Hier genügen schon 8–9^m breite Strassen; da in den Vororten für die Gebäudehöhe die Breite zwischen den Baufuchten gemessen wird, kann durch Vorgärten stets das erforderliche Maass gewonnen werden. Zu erwägen ist ferner, ob nicht Höchstmaasse für die Strassenbreiten festzusetzen sind, damit von der Gemeinde keine Verschwendung mit dem Privateigenthum getrieben wird. Dagegen werden in besonderen Arbeitervierteln Vorgärten zu vermeiden sein, um die Ausgaben für ihre Unterhaltung zu ersparen. Dafür sind umso viel mehr Zwischenstrassen anzulegen, um nur Vorderhäuser erbauen zu können, ferner öffentliche Spielplätze für die Kinder mit Sitzplätzen für die Erwachsenen, unter Umst. im Inneren der für die Bebauung mit öffentlichen Gebäuden (Kirche, Schule, Post, Badeanstalt usw.) vorzubehaltenden Bau-blocks. Ebenso sind öffentliche Gärten möglichst zu umbauen, jedenfalls aber nicht unmittelbar an verkehrsreiche Strassen zu legen. In Miethskasernen erlahmt doch bald das Interesse des Einzelnen an einer guten Instandhaltung von Vorgärten, die überdies nur wenigen von ihnen zugute kommen würden. Auch auf gute Verkehrsbedingungen mit Ländereien, die sich zu Laubenkolonien eignen, wird zu achten, vielleicht gar die ständige Unterhaltung solcher Anlagen, die in vieler Beziehung segensreich wirken, ins Auge zu fassen sein. In Stadttheilen, in die man vorzugsweise die Fabrikbetriebe hinzuziehen wünscht, verbieten sich Vorgärten ganz von selbst. — Weiter die §§ 8, 9 und 10, Absatz 2:

„Ueber die erhobenen Einwendungen (§ 7) hat, soweit dieselben nicht durch Verhandlung zwischen dem

Gemeindevorstände und den Beschwerdeführern zur Erledigung gekommen, der Kreisausschuss zu beschliessen.

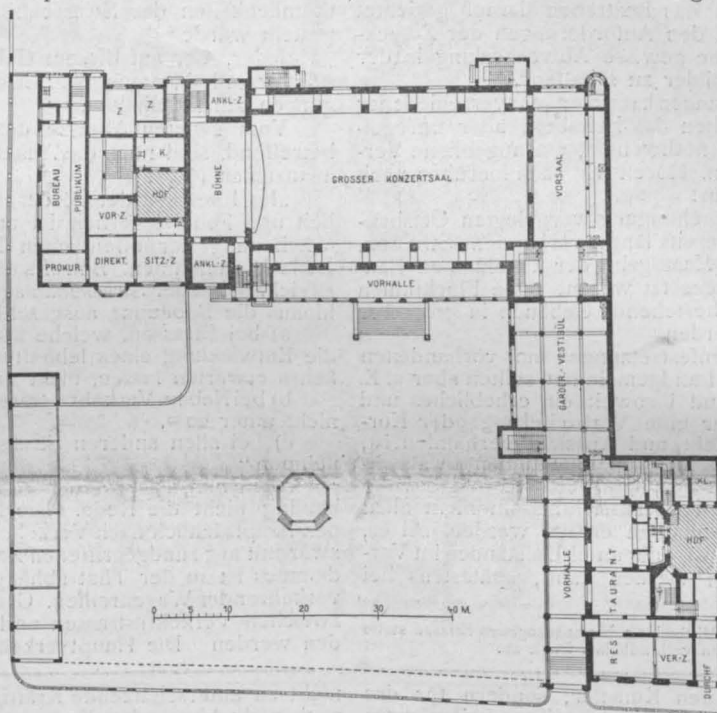
Sind bei Festsetzung von Fluchtlinien mehrere Ortschaften betheiligt, so hat eine Verhandlung darüber zwischen den betreffenden Gemeindevorständen stattzufinden. Ueber die Punkte, hinsichtlich deren eine Einigung nicht zu erzielen ist, beschliesst der Kreisausschuss.

Zur Festsetzung neuer oder Abänderung schon bestehender Bebauungspläne in den Städten Berlin, Potsdam, Charlottenburg und deren nächster Umgebung bedarf es königlicher Genehmigung“.

Anstelle des Kreisausschusses tritt in Städten über 10000 Einwohner der Bezirksausschuss. Die Festsetzung der Fluchtlinien steht also fast allein der Gemeinde zu. Dies kann zu Uebelständen führen, wenn der Grundbesitz im Gemeinderathe überwiegt — die Fluchtlinien werden dann leicht nach den einseitigen Interessen des Grundbesitzes festgesetzt. Es ist deshalb schon oft die Frage aufgeworfen worden, ob sich nicht eine sachverständige Nachprüfung an einer unbetheiligten Stelle empfehle? Die grosse Stadtgemeinde pflegt der kleinen Vorortsgemeinde gegenüber meist im Vortheil zu sein und kann diese daher bei Stadterweiterungen schädigen. Ob für die in Berlin nothwendige königliche Genehmigung

eine solche Stelle vorhanden ist, entzieht sich meiner Kenntniss. In Hessen und anderen kleinen Staaten unterliegen die Bebauungspläne der Genehmigung durch das Ministerium; dieses kann sich allerdings nur im ganzen ablehnend gegen den im offengelegten, von der Gemeinde festgestellten Plan verhalten; es kann nicht einseitig darin Abänderungen anordnen, das Feststellungs-Verfahren muss vielmehr aufgrund eines nach dem Gutachten des Ministeriums abgeänderten Planes nochmals von der Gemeinde durchgeführt werden. Um dies möglichst zu vermeiden, wird in Hessen die Vorlegung des Planes vor dieser Offenlegung verlangt und der Gemeinde inform von Rathschlägen anheimgegeben, sie demgemäss noch vorher abzuändern. Eine solche Einwirkung ist

möglich und zulässig, wenn an der Zentralstelle ein im Städtebau praktisch erfahrener Mann steht. Den Bezirksausschüssen müssten also besondere Städtebautechniker



Saalbau der Aktien-Brauerei Moabit in Berlin. Arch.: Erdmann & Spindler.

Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstaussstellung 1901.

der Sächsische Ingenieur- und Architekten-Verein diejenigen Arbeiten in liebenswürdiger Weise mit zur Verfügung gestellt, die, in der Hauptsache durch den Unterzeichneten gesammelt, lediglich der Entwicklung des Bauernhauses im Königreich Sachsen und im Herzogthum Sachsen-Altenburg gewidmet sind.

Es ist schon mehrfach und besonders gelegentlich der vorjährigen Deutschen Bauausstellung auf den grossen Werth hingewiesen worden, den das Studium dieser vom Standpunkte der Landes- und Volk-kunde aus bedeutsamen Arbeiten bietet. Die überraschende Mannichfaltigkeit der einzelnen Typen, die hier ausgedrückten verschiedenen Stammeseigenthümlichkeiten und nicht zum wenigsten die Fülle lehrreichen Materials haben weit über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus die allgemeine Aufmerksamkeit auf diese bemerkenswerthen Arbeiten gelenkt. Allein der Zweck dieser Arbeiten wird doch erst erfüllt sein, wenn alle diejenigen werthvollen Eigenschaften, durch welche sich die althergebrachte schöne Bauweise vortheilhaft von der so beklagenswerthen gegenwärtigen Art zu bauen unterscheidet, wieder zum Gemeingut des ganzen Volkes geworden sein werden.

Mehr als je thut uns jene hier ausgedrückte schlichte und gediegene Einfachheit, jener malerische Sinn gepaart mit individueller Eigenart noth, den das alte Bauernhaus

und seine farbenprächtige innere Ausstattung auszeichnete; mehr als je drängt der Krystallisationsprozess in der Entwicklung unserer nationalen Eigenart zu der Erkenntniss, dass nur die heimische Bauweise in ihrer schlichten, anmuthsvollen Gestaltung, in der das tiefe und innige deutsche Gefühlsleben aussprechenden Formensprache dazu berufen sein kann, die Grundlage für eine Gesundung unseres schwer kranken baukünstlerischen Schaffens, für einen Umschwung in dem modernen Städtebau überhaupt im Sinne der köstlichen alten Städtebilder wiederzugewinnen.

Noch stehen wir unter dem Eindruck der in Bonn gehaltenen Rede des Kaisers, in der er — für das innerste Empfinden unseres Volkes den glücklichsten Ausdruck findend — auf die Nothwendigkeit unserer Entwicklung im deutschnationalen Sinne hinwies. Und gerade der Baukunst, als der grundlegendsten aller Künste, thut eine solche Entwicklung, eine solche Förderung in deutsch-eigenartigem Sinne noth, soll nicht der letzte Rest deutscher Eigenart und mit ihm alles das, was unserem Gemüths- und Volksleben werth und unersetzlich ist, gänzlich verloren gehen. Soll unser Deutschland im Gefüge der germanischen Rasse erhalten bleiben, so bedarf es auch in unserer Baukunst der Wiederaufnahme und kräftigeren

(Fortsetzung auf S. 254.)



Stallgebäude des Herrn Guillaume in Köln. Arch.: Franz Brantzky in Köln.

als Gutachter beigegeben werden können; anzustreben bliebe aber dann immer noch, dem mitwirkenden Techniker überhaupt einen maassgebenden Einfluss einzuräumen, als er ihn jetzt hat.

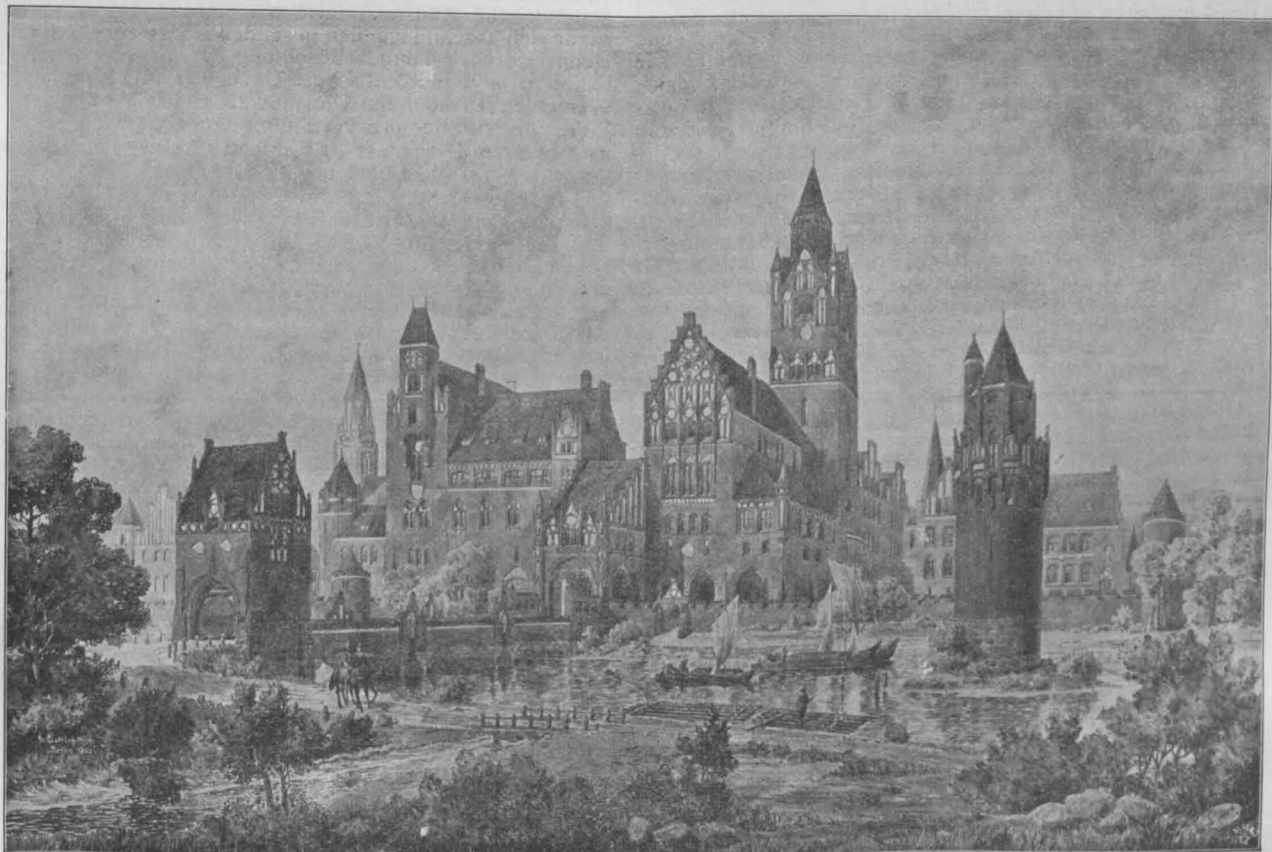
Sodann zu § 12, Abs. 1 und § 13. „Durch Ortsstatut kann festgestellt werden, dass an Strassen oder Strassentheilen, welche noch nicht gemäss der baupolizeilichen Bestimmungen des Ortes für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig gestellt sind, Wohngebäude, die nach diesen Strassen einen Ausgang haben, nicht errichtet werden dürfen.

Eine Entschädigung kann wegen der (nach der Bestimmung des § 12 eintretenden) Beschränkung der Baufreiheit überhaupt nicht, und wegen Entziehung oder Beschränkung des von der Festsetzung von neuen Fluchtlinien betroffenen Hauseigentums nur in folgenden Fällen gefordert werden:

1. wenn die zu Strassen und Plätzen bestimmten Grundflächen auf Verlangen der Gemeinde für den öffentlichen Verkehr abgetreten werden;

2. wenn die Strassen- oder Baufluchtlinie vorhandene Gebäude trifft und das Grundstück bis zur neuen Fluchtlinie der Gebäude freigelegt wird;

3. wenn die Strassenfluchtlinie einer neu anzulegenden Strasse ein unbebautes, aber zur Bebauung geeignetes Grundstück trifft, welches zurzeit der Feststellung dieser Fluchtlinie an einer bereits bestehenden und für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig ge-



Phantasie-Entwurf im Stile der märkischen Backsteingothik von Arch. Fritz Gottlob in Berlin.
Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901.

stellten anderen Strasse belegen ist, und die Bebauung in der Fluchtlinie der neuen Strasse erfolgt.“

Das erwähnte Ortsstatut ist in Berlin eingeführt. Die Folge davon ist nun, dass nicht nur das sog. wilde Bauen verhütet, sondern auch das Bauen auf eigenem Grund und Boden dem ursprünglichen Besitzer erschwert oder geradezu verwehrt wird. Strassen können im allgemeinen nur durch die Gemeinde — und diese thut das nur für die Hauptverkehrswege im öffentlichen Interesse — oder durch Gesellschaften hergestellt werden, für welche die Gemeinde allerdings auch die Ausführung gegen Erstattung oder Sicherstellung der Baukosten zu übernehmen pflegt. Denn für die nicht im öffentlichen Verkehrsinteresse angelegten Strassen müssen die Anlieger die Kosten aufbringen. Der Privatmann hat also zur Erbauung der Strassen nur dann die Möglichkeit, wenn er selber Besitzer des anliegenden Geländes ist. Hierin liegt der Haupthebel für das Einsetzen der Spekulation, die nicht immer ein Interesse daran hat, für ein reichliches Angebot von Baustellen zu sorgen, die vielmehr immer erst nach Verkauf des bereits offengelegten Baulandes daran gehen wird, neues Gelände aufzuschliessen. Es fragt sich daher, ob nicht die Gemeinde doch gut daran thut, namentlich zur Beförderung von kleinen Wohnungen selber Bauland zu erwerben und Strassen für die Bebauung offenzulegen.

Dies zu erleichtern und zugleich nach Möglichkeit den Belastungen zu entgehen, die der Gemeinde aus den Bestimmungen des § 13 bei Durchführung des Bebauungsplanes erwachsen, oder auch nur, um Verkehrsstrassen schneller durchführen zu können, wurde von Adickes 1893 ein Gesetzentwurf eingebracht, dessen § 1 lautet:

„In Stadtgemeinden mit mehr als 10000 Einwohnern kann auf Grund nachstehender Bestimmungen:

1. Behufs Erschliessung oder zweckmässiger Gestaltung von Bauländern in einem überwiegend unbebauten Theile des Gemeindegebietes nach endgültiger Feststellung eines Fluchtlinienplanes die Umlegung (Verkoppelung, Konsolidation) von Grundstücken verschiedener Eigenthümer zwangsweise erfolgen.

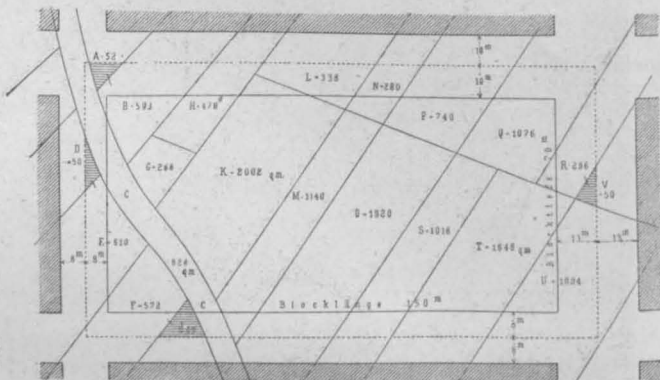
2. Zu gleichem Zwecke sowie behufs Verbesserung der Verhältnisse bebauter Theile des Gemeindegebietes das Recht der Zonenenteignung verliehen werden.“

Zur Stellung des Antrages sollte die Gesamtheit Derjenigen berechtigt sein, die nach dem Kataster mehr als die Hälfte des beteiligten Geländes besitzen.

Bekanntlich ist dieser Gesetzentwurf vom Landtage abgelehnt worden. Die diesjährige Thronerede zur Eröffnung des Landtages kündigte nun ein Sondergesetz für Frankfurt a. M. an. Mir ist nicht bekannt, wieweit dieses neue Gesetz mit dem vorhin angeführten übereinstimmt. Die Thronerede spricht nur von der Umlegung der Grundstücke, nicht von der Enteignung ganzer Baublöcke. Ich muss nun zugeben, dass die zwangsweise Umlegung in gewissem Umfange recht wohl Gutes wirken könnte; ich glaube jedoch, man muss dabei zweierlei unterscheiden. Erstens die Durchführung einer Strasse im Verkehrsinteresse. Dazu genügt es nicht immer, bloss die Strassenfläche zu enteignen, oder auf Antrag der Betroffenen nicht mehr bebauungsfähige Restparzellen zu übernehmen, sondern es wird auch oft eine Umlegung des Baublocks erfolgen müssen, um ihn überhaupt bebauen zu können. Gerade für Verkehrsstrassen kann u. U. ein rücksichtslos schiefes Durchschneiden des Geländes geboten sein. Für diesen Fall mag es unbedenklich erscheinen, der Gemeinde das

Zwangsrecht zur Umlegung zu verleihen. Vielleicht könnte man damit — zweitens — auch noch einen Schritt weiter gehen, indem man den Fall mit einbezieht, in dem die Gemeinde Bauland für die Erbauung kleiner Wohnungen erschliessen will, und ihr dabei ein Querkopf den Weg verlegt. Dann müsste aber auch schon der Nachweis geliefert werden, dass die geplante Strasse durchaus nicht anders gelegt werden kann. Im übrigen aber erscheint die Forderung zu weitgehend. Nach ihrer Erfüllung würde der Planverfasser noch weniger Anlass haben, sich beim Entwurf an vorhandene Wege, Grundstücksgrenzen usw. zu kehren.

Greifen wir folgendes Beispiel heraus (Handbuch der Architektur, IV., 9. Halbband), ohne damit an dem Sachverhalte, der zu dieser Lösung geführt hat, Kritik üben zu wollen. Läge es nicht nahe, den vorhandenen Weg zur Strasse auszubauen? Dann würde man leicht bebaubare Grundstücke erhalten. Selbst wenn die angeordnete gerade Strasse die Richtung des erstrebten Endpunktes genauer angeben sollte, müsste sich durch eine Abzweigung von dem Wege dieses Ziel doch noch ebensogut, wenn auch auf einem kleinen Umwege, erreichen lassen. Dem Planverfasser wird damit allerdings mehr Arbeit oder auch ein Bruch mit gewohnten Anschauungen zugemuthet. Die Gefahr liegt also nahe, dass er erst recht mit selbstherrlicher Verachtung



über die gegebenen Verhältnisse hinfort schreiten wird, wenn die Schäden des Planes jederzeit durch das Gesetz wieder gut gemacht werden können. Bevor der Gemeinde eine solche Waffe in die Hand gegeben wird, müsste erst eine Sicherheit dafür geschaffen werden, dass die leidige geometrische Künstelei im Städtebau von einer an die Natur sich anschmiegenden gesunden Kunst abgelöst wird. Denn in der sorgfältigen Beachtung der gegebenen Verhältnisse liegt ein Mittel, die Umlegung in vielen Fällen vermeiden zu können. Um dies zu erzielen, ist in erster Linie für eine bessere Vorbildung von Städtebaumeistern zu sorgen; in Darmstadt ist damit der Anfang gemacht, indem ein Lehrstuhl an der technischen Hochschule errichtet wurde, dem Kurse für Baubeamte angegliedert sind.

Nicht viel anders steht es mit der Zonen-Enteignung, d. h. mit der zwangsweisen Entziehung des Eigenthums in bebauten Stadttheilen. Auch dadurch kann der Schablonisirung der Städte nur Vorschub geleistet werden. Nur in einem Falle hätte sie eine wirkliche Berechtigung, nämlich wenn zur Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse ältere, winklige, verwahrloste Stadttheile umgebaut werden müssen, also zu Sanirungszwecken nach Londoner und

Betonung deutschen Wesens. Das Verständniss hierfür kann aber nur geweckt, erhalten und gekräftigt werden, wenn die Werke unserer Vorfahren mehr Würdigung finden, wenn alles Fremdländische von diesem Krystallisationsprozess ferngehalten und lediglich oder doch vorwiegend das nationale Element beachtet wird.

Und hierzu bietet uns das Studium der auf der Brühl'schen Terrasse gegenwärtig ausgestellten Arbeiten einen werthvollen Anhalt, hierzu eröffnet uns der von der kgl. Staatsregierung gezeichnete Weg: Lehrer und Schüler unserer technischen Bildungsanstalten mehr als bisher für die schlichte Kunstübung und Bauweise früherer Zeit zu interessieren, eine hoffnungsvolle Perspektive. Und hierzu endlich laden uns die der sächsischen Volkskunde gewidmeten Schätze im Museum im kgl. Grossen Garten in Dresden ein, die künstlerische Entwicklung zunächst im eigenen Heim in der im engeren Sinne sächsischen Eigenart zu beeinflussen.

Aus der unzweifelhaft richtigen Erkenntniss heraus, dass das Heil eines gediegenen Handwerkes nicht in dem überschwänglichen, ungesunden und unverstandenen Architekturkram liegt, sondern in den schlichten handwerklichen Dingen, die sich aus der alten guten Zeit im Bauernhause und in seiner gesamten inneren Einrichtung über-

liefert finden, gewinnt diese Anschauung auch für unseren Handwerkerstand eine erhöhte Bedeutung und hilft ihm mit zu der so dringend nöthigen Kräftigung. Ein liebevolles Eingehen in die von unseren Altvordern geschaffenen und ererbten Werke, das wachsende Verständniss für die gediegene, schlichte und heimische Bauweise wird in Verbindung mit der Wiederaufnahme malerischer Belebung unserer Bauwerke unerlässlich sein, um all die geistlosen Halbheiten und schwindelhaften Architekturformen, um eine weitere Verödung unserer historischen Stadt- und Landschaftsbilder in nicht zu ferner Zukunft zur Unmöglichkeit werden zu lassen.

Wir in Sachsen erfreuen uns seit wenigen Monaten der Segnungen einer neuen Landesbauordnung, einer Bauordnung, die im Gegensatz zur seitherigen den volkstümlichen Eigenarten gebührend wieder ihr Recht giebt. Sorgen wir dafür, dass auch die Handhabung dieser Vorschriften dem Geiste derselben entspreche, sorgen wir dafür, dass mit der Wiederaufnahme und der Entwicklung der historisch begründeten Bauweise auch die Kraft nationalen Wesens und der Zauber deutscher Traulichkeit sich verbinde und die staaterhaltende Liebe zur Heimath kräftig belebe. —

Baurath K. Schmidt.

Hamburger Muster, um der Bevölkerung statt der bisherigen Schlupfwinkel geordnete Strassen mit luftigen Wohnungen zu bieten. Die im vergangenen Jahre bei uns stattgehabte Erörterung über den Umbau des sog. Scheunenviertels hat erkennen lassen, dass derartige Unternehmen immer noch mehr vom spekulativen Privatinteresse, als von einem öffentlich-sozialen Standpunkte aus geleitet werden. Dadurch sind schon manche kleine Wohnungen zugrunde gegangen, ohne dass für entsprechenden Ersatz gesorgt worden wäre.

Aber auch ohne die Zwangsmittel der Umlegung und Enteignung dürfte die Gemeinde noch mächtig genug sein, um für die Erschliessung ausreichenden Baulandes sorgen zu können 1. dadurch, dass sie selbst bei Zeiten Land aufkauft und selbstverständlich eigenen Besitz nicht abgibt; 2. dadurch, dass sie nicht ausschliesslich der Spekulation den Ausbau von Wohnstrassen überlässt, wie schon vorhin berührt, um namentlich den Bau kleiner Wohnungen zu fördern. Vielleicht erstrecken sich die in der Thronrede verheissenen Maassnahmen, die im Verwaltungswege auf dem Gebiete der Wohnfürsorge seitens der Staatsregierung getroffen werden sollen, nach dieser Richtung. 3. könnte noch eine Milderung des Verbotes, an unfertigen Strassen zu bauen, in dem Sinne zur Erwägung kommen, dass bis zum Zeitpunkte ihres Ausbaues ein Zuweg von gewisser Breite und Beschaffenheit zu einer fertigen Strasse als ausreichend anzusehen wäre. Die Gemeinde hätte sich dann, soweit sie nicht überhaupt auf die Anliegerbeiträge ganz oder zumtheil verzichtet, was in gewissen Grenzen auch wohl geschehen könnte, durch eine verpflichtende Erklärung der also Begünstigten dahin zu sichern, dass die Beiträge später beim Ausbau der Strasse bezahlt werden, wobei weiter noch zu erwägen bliebe, ob nicht u. Umst. die Eintragung einer derartigen Verpflichtung in das Grundbuch umgangen werden könne, um nicht die Beleihungsfähigkeit der Grundstücke zu beeinträchtigen. Jedenfalls erscheint eine gesetzliche Regelung dieser Sache nothwendig, auch das Bauen an sog. historischen Strassen betreffend, also an Strassen, die schon vor Festsetzung der Fluchtlinien bebaut worden sind, oder dem Verkehr innerhalb der Gemeinde gedient haben.

II. Ergänzung der Bauordnungen.

Im § 1, 2 über die in der Stadt und den Vorstädten und Vororten geltenden Bauordnungen heisst es übereinstimmend: „Die Strassenfronten der Gebäude müssen in der Regel in der Baufluchtlinie oder parallel mit ihr errichtet werden.“ Diese Bestimmung zwingt zu einer ungünstigen Bebauung, im Falle die Grundstücke schief von der Strasse durchschnitten werden (siehe z. B. Königgrätzer Strasse in Berlin). Sobald nun die Parzellen überhaupt noch eine Bebauung zulassen, kann man sich dadurch helfen, dass man die Gebäude senkrecht zu den Grundstücksgrenzen also schief zur Bauflucht errichtet — siehe die schon früher erwähnte Königsstrasse in Nürnberg, deren Bauflucht jetzt sogar in der Zickzacklinie festgelegt ist. Damals war es gestattet, in der übergerückten Brandmauer Fenster anzulegen, was zu reizvollen Erker- und Thurmanordnungen Anlass bot. Siehe ferner aus neuerer Zeit die nebenstehende, dem „Handbuch der Architektur“ entnommene Abbildung der Heinrichsallee in Aachen, unter Beachtung der Vorschrift, dass Brandmauern von Fenstern nicht durchbrochen werden dürfen, mit immerhin noch annehmbaren Ausbildungen des Winkels.

Diese Lösungen sind jedenfalls bei Weitem den versteckten schiefen Eingängen und Loggien vorzuziehen, die man so häufig beobachten kann, wenn auch ein wenig Baufläche dabei eingebüsst werden sollte.

Im § 2, 1 der Bauordnung für die Vororte heisst es ferner: „Wo in den Bebauungsplänen die Anlage von Vorgärten festgesetzt ist, müssen solche angelegt und unterhalten, sowie längs der Strasse und auf den seitlichen Grenzen mit einem Gitter umwehrt werden. Ausnahmen für die Benutzung der Vorgartenflächen zu gewerblichen Zwecken, sowie für die Art und Höhe der Umwehrung können aus besonderen Gründen bewilligt werden.“

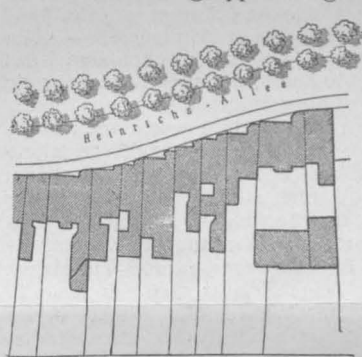
Man fragt sich vergeblich, warum diese Bevormundung? Hat nicht das Strassenbild gewonnen, da, wo früher durch gängig Vorgärten bestanden und nur noch hier und da einzelne zurückgeblieben sind? Ueber diese Fragen er-

innere ich mich schon einmal in einem Aufsätze des „Centralblattes der Bauverwaltung“ ähnliches gelesen zu haben. Darf man einen Vorgarten auch pflastern oder mit Fliesen belegen, wenn kein Gewerbebetrieb stattfindet? Man möge dies Jedermanns Belieben anheimstellen, sofern nur auf Ordnung gehalten wird.

Die §§ 2 und 3 der innerhalb der Ringbahn geltenden Bauordnung, sowie die §§ 3 und 4 der Bauordnung für die Vororte, die das Bebauungsmaass festsetzen, bedürfen noch ergänzender, die Entstehung besonderer Fabrikviertel erleichternder Bestimmungen — denn die gegenwärtige Gewohnheit, Fabriken im Gemisch mit Wohnhäusern anzulegen, dürfte auf die Dauer schwerlich zu billigen sein. In Halle a. S. wird in bestimmt umgrenzten Gebieten für Fabriken ohne Wohnungen eine Bauhöhe von 3^m über der normalen gestattet. Auch die Bebaubarkeit der Fläche könnte vielleicht noch erhöht werden innerhalb der Ringbahn, namentlich des Hinterlandes, sowie in der Bauklasse I und II der Vororte um wenigstens 0,1.

Die §§ 3, 4 und 5 der Vorortebauordnung wären ferner nach folgenden Gesichtspunkten umzugestalten: Die II. Bauklasse ist bestimmt abzugrenzen, Bauklasse I an den Hauptverkehrsstrassen auch durch die Bauklasse II, letztere wäre ferner an den Hauptverkehrsstrassen durch das Landhausgebiet hindurchzuführen. Dadurch werden Geschäftsläden an den Strassenfronten in beschränktem Umfange auch im Landhausbereich ohne Weiteres zulässig. Zur Förderung des Baues von Einzelhäusern in Bauklasse II ist 0,5 Bebaubarkeit zu gestatten anstatt 0,4.

Im Landhausbereiche sind — u. U. innerhalb gewisser Grenzen — Häusergruppen zu gestatten derart, dass 1 bis



2 Einzelhäuser in geschlossener Reihe zwischen 2 Landhäusern eingebaut werden können — bis zu etwa 60^m Gesamt-Frontlänge. Damit nicht viel tiefere Hintergärten für die zwischengebauten Einzelhäuser entstehen, ist für diese die Freifläche auf 0,6 (statt 0,7) zu ermässigen. Seitenflügel dürfen nicht über 18^m Abstand von der Bauflucht hinausreichen;

Höfe genügen mit 3^m Breite, falls sie zusammen gelegt werden. Alsdann sind Einzelhäuser von etwa 8^m Frontbreite zulässig. Auch hierüber enthält die Bauordnung von Halle*) sehr glückliche Bestimmungen.

Die Bestimmungen des § 6 der Vorortebauordnung, die Kleinbauten betreffend, sind ohne praktischen Erfolg geblieben, weil zu ihrer Verwirklichung ebensoviele Bauland (einschl. Strassenfläche) gebraucht wird, als in Bauklasse I und II und dabei doch weniger Wohnungen gewonnen werden. Will man also den kleinen Leuten helfen, so giebt es kein anderes Mittel, als, vielleicht in bestimmt abgegrenzten Gebieten, für die Bebauung mit kleinen Wohnungen eine etwas grössere Ausnutzung der Grundfläche von 0,6 bzw. 0,5 (statt 0,5 und 0,4) zu gewähren, vorausgesetzt, dass nur Vorderhäuser errichtet werden. Um auch hier das Einfamilienhaus zu ermöglichen, müsste mit der Bebaubarkeit bis 0,7 gegangen werden, was bei entsprechender Ermässigung der Bauhöhe gesundheitlich jedenfalls unbedenklich sein würde.

Damit bin ich am Schlusse. Die Erfolge im Städtebau hängen freilich weniger von Vorschriften ab, die ja meist nur abwehrender Natur sind, als von der Einsicht und der Leistungsfähigkeit derjenigen, die über den Bebauungsplan und seine Ausführung zu bestimmen haben. Ob nicht bei einer weiter fortschreitenden Ausbildung der Städtebaukunst das Maass vorhandener Bestimmungen einmal beschränkt werden könnte, bleibt eine offene Frage. Vielleicht kommt noch eine Zeit, die mit weniger Vorschriften auskommt. Der Städtebau wird zurzeit aber stark beherrscht vom Grosskapital und diesem gegenüber müssen Schranken gezogen werden, damit die Jagd nach dem Gelde nicht das Gemeinwesen schädigt! —

Mittheilungen aus Vereinen.

Vereinigung Berliner Architekten. Die VI. ord. Versammlung fand unter dem Vorsitz des Hrn. von der Hude und unter Theilnahme von 47 Mitgliedern am 18. April statt. Vor Eintritt in die Tagesordnung lenkte Hr. Reimer die Aufmerksamkeit der Versammlung auf architektonische Aufnahmen des Photographen von Brauchitsch in Berlin. Dann sprach Hr. Hasak über die Frage: „Haben sich

die mittelalterlichen Baumeister besonderer Hilfslinien beim Entwerfen ihrer Gebäude bedient?“ Für die Anwendung spreche zweierlei. Erstens, dass sich diese Hilfslinien noch heute aus den vorhandenen Bauten ergeben und zweitens, dass sich mittelalterliche Belegstellen und Zeichnungen darüber erhalten haben. Es sind keine

*) Hrn. Stadthrth. Genzmer sei bei dieser Gelegenheit noch für die Ueberlassung der Bauordnung bestens gedankt.

Zauberlinien, keine geheimnissvollen Dreiecke oder goldenen Verhältnisszahlen, sondern selbstverständliche Hilfslinien. Redner weist auf den psychischen Eindruck und auf den Unterschied hin im Anblick eines ungeordneten Volkshaufens und eines in Reih und Glied aufgestellten Trupps Soldaten. Bei einem Gebäude bilden Fenster- und Thürrücken, Kapitäl, Basen usw. feste Punkte, die zwar schon nach wagerechten und senkrechten Linien geordnet sind, nicht aber auch für den Ueberblick durch das Auge. Für dieses sind durch die Art der Bauformen bestimmte Wege vorgezeichnet. Es sind die sich von selbst aufdringenden Diagonalen der Schrägen, die Sehnen der Bögen, die Verbindungslinien der Scheitel mit den Fusspunkten der Bögen, die als Richtungslinien in die Augen fallen. Wenn nun z. B. die Diagonalen der Fensteröffnungen über einander liegender Geschosse nicht parallel sind, so muss das schon unangenehm auffallen. Wenn es dagegen gelingt, solche Hauptrichtungsschrägen untereinander parallel herzustellen und die Hauptpunkte so anzuordnen, dass, wenn das Auge die Fenster-Diagonalen nach oben und unten in die Nachbarjoche verlängert, es auf andere sich bemerkbar machende Punkte trifft, dann wird sich dem Auge eine wohlthuende Ruhe bieten, es hat nicht Zickzacklinien zu durchlaufen. Redner versucht das an einigen Bauwerken, z. B. an den Domen von Limburg, Köln, Mailand usw. nachzuweisen. „Dies alles kann nicht Zufall sein; jedenfalls wäre es ein sehr vernünftiger und vorzüglich wirkender Zufall.“ Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen nimmt Hasak Viollet-le-Duc, seit dessen Tode die Erkenntniss der Baugeschichte des französischen Mittelalters nicht vorgeschritten sei, gegen die Kunstschriftsteller, namentlich gegen Dehio und Anthyme Saint-Paul in Schutz. „Viollet-le-Duc war ein Baumeister — voilà l'ennemi!“ Redner berührt das gleichschenklige, das ägyptische Dreieck Viollet-le-Duc's, welches dieser für die Ansichten und Schnitte glaubte gefunden zu haben. Aber „nicht weil man gewisse Dreiecke hinein zeichnen kann, sind diese Bauten schön, sondern weil die ins Auge fallenden Punkte derselben auf durchgehenden oder parallelen Schrägen angeordnet sind und so von selbst auf jedes Auge einen wohlthuenden und beruhigenden Eindruck ausüben. Darin liegt die meisterhafte Wirkung der Bauten.“

Diesen interessanten Ausführungen schloss Hr. Hasak noch interessanter über seine Erfahrungen mit Zement an. Diese führten zu seiner Verwerfung, sobald er im Freien, den Witterungseinflüssen ausgesetzt, anzuwenden ist, denn so lange er lebt, arbeitet er, scheidet Salze aus und giebt sie an die Umgebung ab, ist unnachgiebig und hat eine Reihe anderer schlechter Eigenschaften. Daher lernt man dieses Material für das Aeusserere beinahe hassen. Zum Versetzen von Hausteinarbeiten verwendet Redner schon seit langem nur Kalkmörtel. Zu den Fundamenten kann Zement verwendet werden, im Hochbau sollte er soviel wie möglich durch Weisskalkmörtel ersetzt werden. Anders verhält sich seine Verwendung im Inneren, namentlich da, wo Zusammenpressungen vermieden werden sollen. — An die Ausführungen knüpft sich eine lebhafte Besprechung, an welcher die Hrn. Becker, Böckmann, Ebhardt, Goldschmidt und Kayser theilnehmen.

Zur Bildung einer Kommission für die Durchführung der Grundsätze bei Wettbewerben werden die Hrn. Dinklage, Albert Hofmann, Reinhardt, Seeling und Spindler berufen. Aus der lebhaften Besprechung darüber, an welcher noch die Hrn. Kayser und Otzen theilnehmen, geht hervor, dass man für die Kommission, welche mit einer ähnlichen vom Architekten-Verein zu Berlin zu ernennenden Kommission gemeinsam wirken soll, weite Machtbefugnisse insofern wünscht, dass sie, ohne sich vorher mit den bez. Vereinen in Verbindung zu setzen, wo zu ja meist auch die Dringlichkeit der Fälle die Möglichkeit versagt, berufen sein soll, auf alle Theile des Wettbewerbs-Verfahrens und namentlich auf die Preisrichter einzuwirken. Hr. Otzen führte aus, Jeder, der Preisrichter werde, müsse sich gegebenen Falles den Beschlüssen der Kommission unterwerfen.

Als Schluss der Tagesordnung folgt eine Besprechung der Wettbewerbe für die Charlottenburger Brücke und das Kaiser Friedrich-Denkmal für Charlottenburg durch Hrn. Welz, unter Vorführung seiner eigenen, sowie der anderen preisgekrönten Entwürfe. —

Eine ausserordentliche Versammlung fand unter dem Vorsitz des Hrn. Wolfenstein und unter Theilnahme von 36 Mitgliedern am 25. April statt. Als Sieger des Wettbewerbes sprach Hr. Spindler zunächst über die Bremer Fassaden-Konkurrenz und legte die durch Preise ausgezeichneten Entwürfe vor. Wir haben dem Gegenstande bereits S. 146 ausführliche Mittheilungen gewidmet. — Diesem Bericht schloss der Redner Mittheilungen über eine Reihe sehr bemerkenswerther Bauaus-

führungen an, welche von der Firma Erdmann & Spindler in Berlin bearbeitet werden. Unter dem Vorbehalt, auf Einzelnes unter Beigabe von Zeichnungen ausführlicher zurückzukommen, nennen wir hier nur kurz die vorggeführten Bauten; es waren: eine 22^m hohe Bismarcksäule bei Godesberg, das Magdalenen-Stift in Teltow, eine grosse Stahlbad-Anlage und ein Rheinhotel bei Godesberg, das Landhaus Stiller in Sorau und die Villa Grosse bei Dahme, vorwiegend Werke von reifer künstlerischer Auffassung und sorgfältiger Durcharbeitung.

Der zweite Punkt der Tagesordnung, welcher wörtlich lautete: „Anträge der Kommission für Wettbewerbe inbezug auf die Konkurrenzen zum Dresdener Rathhaus und zur Charlottenburger Brücke“, entfesselt eine sehr ausgedehnte Debatte, an welcher die Hrn. Böckmann, Albert Hofmann, von der Hude, Reimarus, Seeling, Spindler, Toebelman, Welz und Wolfenstein theilnahmen. Sie führte zu dem Ergebniss, dass der Vorstand beauftragt wurde, beim Magistrat von Charlottenburg dahin vorstellig zu werden, dass bei der Ausführung der Charlottenburger Brücke ein aus den Wettbewerben siegreich hervorgegangener Fachgenosse betheiligt werde.

Da sich die Beratungen inzwischen bis in die zwölfte Stunde hingezogen hatten, so wurde eine Besprechung des Dresdener Wettbewerbes ausgesetzt. —

Preisbewerbungen

Wettbewerb Vereinshaus junger Kaufleute in Stettin. Die Einlieferungsfrist ist bis zum 15. Aug. 1901 verlängert. Das Haus soll auf einer rechteckigen Eckbaustelle an der Augustastrasse errichtet werden. Die Raumforderungen sind die üblichen. Vorschriften über Stil, Material usw. sind nicht gemacht; als Einheitspreis für den ^{ebm} umbauten Raumes ist der etwas knappe Betrag von 16 M. anzunehmen. Die Zeichnungen sind 1:100 verlangt, das ist, wenn auch nur Darstellungen in Bleistift genügen, ein etwas reichlicher Maasstab. Es wäre zweckmässig gewesen, wenn, so klein der Betrag auch ist, der Verein den Theilnehmern des Wettbewerbes nicht auch noch Baarauslagen für den Bezug der baupolizeilichen Vorschriften von Stettin und die mit der Beschaffung verbundenen Weiterungen zugemuthet hätte, sondern wie es bisher fast immer geschehen ist, die fraglichen Bestimmungen im Auszuge den Konkurrenten ohne Weiteres mitgetheilt hätte. —

In einem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Gebäude der Oesterreichisch-Ungarischen Bank in Budapest errang unter 15 Arbeiten die des Hrn. Ignaz Alpar in Budapest den I. Preis von 5000 Kr., die der Hrn. Fellner & Helmer in Wien den II. Preis von 3000 Kr., die des Hrn. Albert Körösi in Budapest den III. Preis von 2000 Kr., und die des Hrn. Prof. Karl König in Wien den IV. Preis von 1000 Kronen. —

Personal-Nachrichten.

Bayern. Der Gen.-Dir. Rath Eugen Frhr. v. Schacky auf Schönfeld ist in gleicher Dienst Eigenschaft von der Gen.-Dir. in München als Vorst. an das Ob.-Bahnamt München versetzt.

Die Bez.-Ing. Karl Theuerner beim Ob.-Bahnamt in Weiden u. Jos. Weil in Mühldorf sind in den Ruhestand getreten.

Bremen. Der bish. Wasserwerks-Dir. in Cottbus, Marcus Röhrler, ist z. Assist. bei der Strassenbauinsp. in Bremen mit der Amtsbezeich. Bmstr. ernannt.

Hessen. Die Reg.-Bfhr. Wilh. Jost aus Darmstadt u. Herm. Heyer aus Lauterbach sind zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Preussen. Dem bish. Privatdoz. bei der techn. Hochschule in Berlin, Prof. Dr. K. Hilsa, ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl. verliehen. Dem Prof. Dr. Dörpfeld, 1. Sekr. der Zweiganst. des Archäologischen Instituts in Athen, ist die Erlaubniss z. Anlegung des ihm verlieh. Ritterkreuzes des Ordens der kgl. württemberg. Krone u. dem Bauschuldir. Körner zu Roda des Ritterkreuzes II. Kl. des Herzogl. sachsen-ernestinischen Haus-Ordens ertheilt.

Die Stadtbrthe. Joh. Radke u. Karl Geusen sind als besoldete Beigeordnete der Stadt Düsseldorf für die gesetzl. Amtsdauer bestätigt.

Der bish. Privatdoz. in der philos. Fakultät der Univers. Halle-Wittenberg Prof. Dr. Kähler ist z. etatmäss. Prof. an der Techn. Hochschule in Aachen, der Reg.-u. Brth. Rüdell in Berlin zum Mitgl. des Techn. Prüf.-Amtes in Berlin u. die Reg.-Bfhr. Martin Wens aus Ruhrort u. Ernst Lunow aus Stettin (Maschbch.) zu Reg.-Bmstrn. ernannt.

Inhalt: Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901. — Wettbewerb um den Entwurf zu einer z. festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim. — Die Ausstellung von Darstellungen bauerliche Kunst und Bauweise aus dem Königreich Sachsen auf der Brühl'schen Terrasse in Dresden. — Städtebaufragen mit bes. neder Beziehung auf Berlin (Schluss). — Mittheilungen aus Vereinen. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. —

Hierzu eine Bildbeilage: Saalbau der Aktien-Brauerei Moabit zu Berlin.

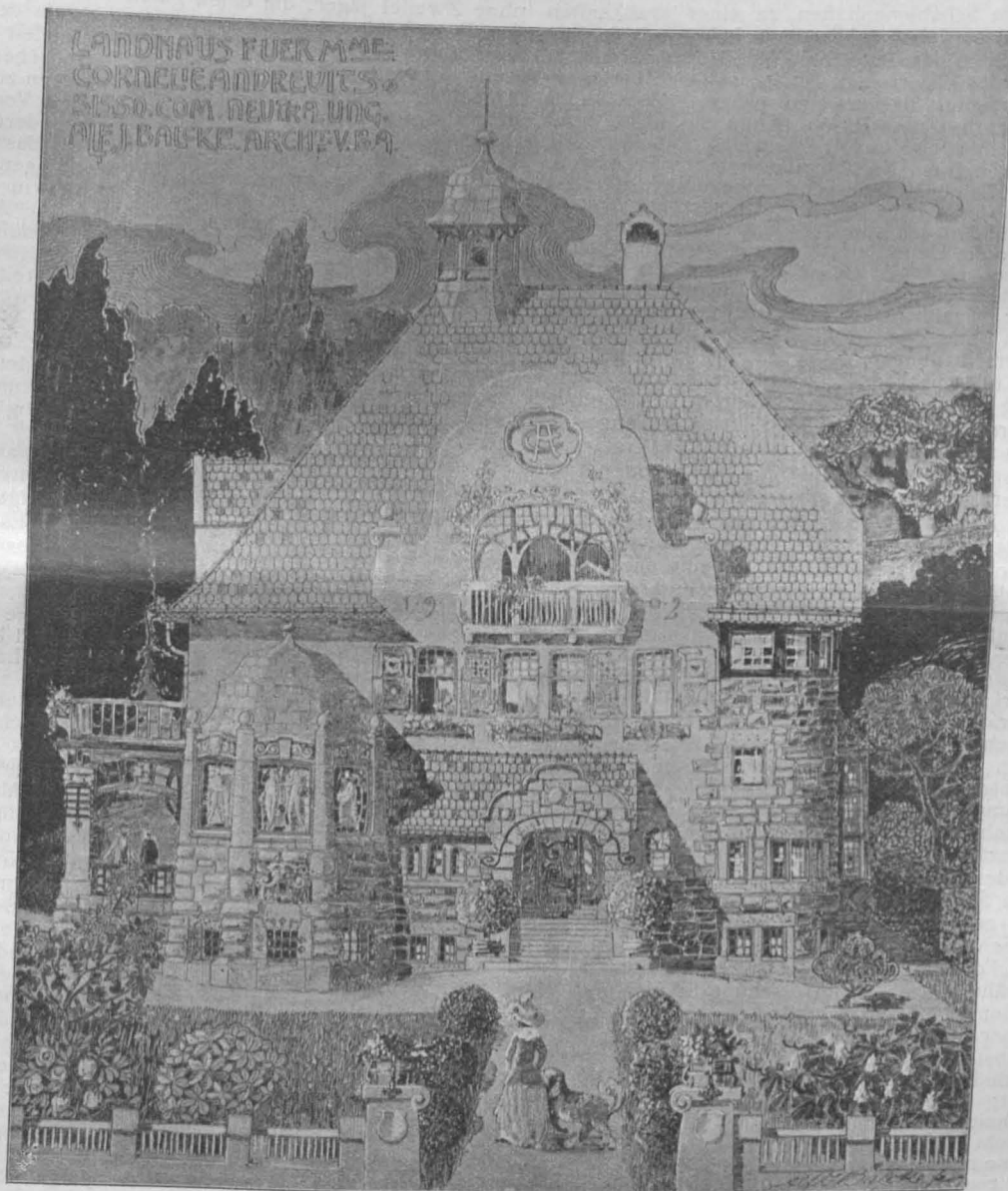
Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin SW.

Der Werth des historischen Erbes für das architektonische Schaffen der Jetztzeit.

Die grosse Frage nach dem Werthe des auf uns überkommenen Erbes an typischen Architekturformen für das Schaffen der Jetztzeit tritt heute in erhöhter Wichtigkeit in den Vordergrund des Interesses. Die Beantwortung der Frage nach dem Werthe der geistigen Potenzen, welche wir jetzt noch als wirksam anerkennen müssen, ist nicht mehr abzuweisen. Ueberblicken wir die gesammte Baugeschichte, so tritt als wichtiges Ergebniss derselben ein stetiger Fortschritt hervor, der, abge-

der Hauptanordnungen für das Aeussere und Innere der Bauwerke zusammen.

Das Architekturschaffen der Jetztzeit kann ungeachtet alles Ringens nach originellem Ausdruck doch nur eine Weiterbildung der bereits gefundenen Typen für die einzelnen Gebäudeklassen bezwecken und muss sich sogar des vorhandenen stilistischen Apparates für die Einzelformen bedienen, wenn auch für diese die bisher vielfach festgehaltene puristische Hartnäckigkeit in Fortfall kommt.



Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901. — Landhaus Andrejvits. Arch: Alfr. J. Balcke in Berlin.

sehen von stilistischen Wandlungen, in der Ausbildung der Gebäudetypen stattfindet, und zwar sowohl in den Aussen-systemen, wie in den Raumbildungen, welche nachweisbar sich in fortlaufender Kette immer aus dem Vorhergehenden entwickeln. Anders verhält es sich dagegen mit den stilistischen Veränderungen. Das stilistische Element hängt zwar ebenfalls von der Ueberlieferung ab, wird aber durch die verschieden beanlagte Kunstphantasie der Völker oft von dem geraden Wege des Fortschrittes abgelenkt und erhält eine stetige Zufuhr neuer Motive, die nur zuweilen durch die obwaltenden Konstruktions-Bedingungen zu erklären sind. Um es kurz zu sagen: die Darstellung des historischen Erbes aus allen Stil-epochen fällt wesentlich mit einer Entwicklungsgeschichte

Vielleicht verlangen wir Neueren überhaupt ein zu grosses Maass von Originalität. In der klassischen Antike äusserte sich diese keineswegs in weit ab führenden Sprüngen des individuellen Beliebens. Jene grossen Künstler hielten sich Original genug, wenn sie die Fähigkeit beweisen konnten, den typischen Ausdruck einer Idee in sich aufzunehmen und ihn auf ihre Weise wieder darzustellen. Auch der Verlauf aller folgenden Jahrhunderte beweist die Richtigkeit des Satzes von der Herrschaft der Ueberlieferung. Zwar bildet das von alten Denkmälern Erhaltene und Bekanntgewordene nur ein Bruchstück des Geleisteten, aber doch treffen wir auf tausendfältige Wiederholungen derselben Form für den gleichen Gedanken, ein Umstand, der wohl zur Genüge auf die Schranke hin-

weist, welche der Erfindungskraft des Menscheingeistes gesteckt ist. Offenbar trägt in der Baukunst das Gebundensein der Phantasie an konstruktive Bedingungen, welche sich meist aus dem Gesetz der Schwere ergeben, viel zur Beschränkung in der Anzahl der ausgebildeten Typen bei. Uebrigens ergibt sich erst aus der häufiger wiederholten Erscheinungsform für den Ausdruck desselben Gedankens das Charakteristische für eine bestimmte Gebäudeklasse. In seiner Vollendung tritt das Charakteristische zuerst in der Blüthezeit des griechischen Stils auf; vorher, in den vorklassischen Stilepochen, finden sich meist mehrere Erscheinungsformen für dieselbe Idee. Es ist eine der bezeichnendsten Eigenschaften der „klassisch“ genannten Perioden, dass in ihrem Verlaufe dasselbe Bauprogramm stets mit denselben Mitteln zur Erledigung kommt, und gerade deshalb seine für Jedermann verständliche Sprache spricht.

Die neueste Richtung in der Architektur wird aus Furcht vor dem Schablonenhaften zu einer krankhaften Neuerungsucht getrieben. Allerdings haben wir in den letzten Jahrzehnten das Gegentheil, eine Uebertreibung in der Nachfolge des historischen Bildes, zugleich einen gesuchten Stilpurismus hervortreten sehen. Man wollte keine neuere Form gelten lassen, wenn sie nicht durch den Stempel einer gegebenen Stilepoche geheiligt war. Dieser gedankenarmen Nachahmungskunst mag die moderne frische Richtung mit Recht entgegentreten, indem sie vorzugsweise Gewicht auf das selbständige, das persönliche Empfinden des Künstlers legt. Aber gewiss kann kein Einzelner die Ueberlieferung ganz beiseite schieben, und in Wirklichkeit wird dies auch nur selten versucht. Den sklavischen Nachahmern einer historischen Stilart treten nur die prinzipienlosen Eklektiker entgegen, die aus allen Blüthen ohne Wahl ihren Honig saugen.

Die allgemein übliche Wahl des Stils nach gelehrten Erwägungen oder nach den für den besonderen Fall und die Umgebung passenden Umständen kann so recht eigentlich für den Ausdruck einer unkräftigen Zeitrichtung angesehen werden. Ein älteres Bauwerk ist vollständig charakterisirt, wenn man sagt, es sei im Stile des 13., 14. oder irgend eines anderen Jahrhunderts ausgeführt; wird aber das Gleiche der Fall sein, wenn von einer Schöpfung des 19. Jahrhunderts die Rede ist? Für uns Mitlebende gewiss nicht, obgleich vielleicht die Zukunft auch für die Architektur des 19. Jahrhunderts gewisse unterscheidende Kennzeichen herausfinden wird, wenn auch diese ausserhalb der früher als Norm geltenden stilistischen Bedingungen liegen sollten.

Die wiederholt aufgeworfene Frage: „Ob ganz allgemein in der Neuzeit ein Nachlassen der künstlerischen Erfindungskraft und damit zugleich eine Minderschätzung der hervorgebrachten Kunstwerke durch den Zeitgenossen stattfindet?“, ist nicht zu beantworten und eigentlich ganz unnöthig. Die grossartigen Erfindungen, welche den Menschen immer mehr zum Herrn über die Naturkräfte machen, stehen wohl augenblicklich im Vordergrund, weil sie unzählige praktisch greifbare Lebensinteressen fördern; indess zeigt sich der Menscheingeist doch besonders in den Schöpfungen der Kunst von seiner erhabenen Seite, gewissermaassen als einer, der die Geheimnisse der Schöpfung erlauscht hat und sich selbständig bildend mit Freiheit innerhalb ihrer gesetzmässigen Kreise bewegt, während die Naturforschung immer nur neue Eigenschaften der Materie entdeckt, ohne den Grundursachen näher zu kommen.

Die künstlerische Phantasie und der Antrieb zum künstlerischen Bilden sind ein allgemeines Erbtheil der ganzen Menschheit; schon die Urmenschen des Steinzeitalters haben Schnitzereien und Zeichnungen hervorgebracht, welche nicht entfernt an Nützlichkeitszwecke anstreifen, wie es heute noch die sogenannten Wilden thun. Eine Fortsetzung dieses allgemeinen Kunsttriebes ergibt sich bei den in der Kultur fortgeschrittenen Völkern durch das, was wir heute Volkskunst oder, mit Bezug auf die neueren Völker Mittel- und Westeuropas, „Bauernkunst“ nennen. Der Kreis, den diese volksentsprungene Kunst umspannt, ist nicht allzu klein; es fallen in denselben: die Grundzüge der Wehrbauten für Burgen und Städte, die verschiedenen Typen der Bauernhäuser, welche dann auf das Burghaus und das städtische Wohnhaus übertragen werden. Unter den Arbeiten im Kleinen, die wir heute als „kunstgewerbliche“ zusammenfassen, ist besonders der Kerbschnitt in Holz wichtig. Die in dieser Technik hervorgebrachten Formen gehen von den Geräthen auf die Fachwerks- und Schrotholzbauten über und bestimmen selbst noch später den Charakter der romanischen, ornamentalen Steinskulptur. Weberei, Gefässbildnerei, sowie das Giessen und Treiben von Schmuckstücken in Metall und das Verzieren derselben mit eingelegten Glasflüssen

gehören ebenfalls in den Bereich der ursprünglichen Volkskunst.

Gehen wir von dem oben berührten Besonderen wieder auf Allgemeines zurück, so finden wir den Boden, auf dem eine Volkskunst gedeihen kann, durch gewisse Bedingungen beschränkt. Jede künstlerische Thätigkeit setzt eine in sich beruhende Sinnigkeit und ein freies Spiel der Phantasie voraus, also seelische Zustände, die nur mit einer gewissen Musse und Befreiung von der gemeinen Sorge für das Bedürfniss des täglichen Lebens vereinbar sind. Deshalb blüht die Volkskunst bei den einfachen Naturvölkern, wird aber nicht von den Arbeiterklassen der modernen Kulturvölker geübt, denen die freie Zeit mangelt. Wer genöthigt ist, seine ganze Tageszeit in mechanischer harter Arbeit zuzubringen, kann keine Anmuthung zur Kunst haben. Die vorhistorischen Höhlenmenschen, von denen wir so naturwahre geschnitzte und auf Knochenstücke eingeritzte Menschen- und Thierbilder besitzen, waren ohne Zweifel Jäger, die einen guten Theil ihrer Zeit auf der Bärenhaut verträumen konnten. Auch den Ackerbauern der älteren Zeiten blieb noch freie Zeit genug zu einer sinnvollen feineren Thätigkeit. So sehen wir die Kunstübung von ihrem Beginn an, auch in den zum Kunstgewerbe zählenden Zweigen, an eine gewisse Vornehmheit der Lebensauffassung geknüpft. Jedoch fordert die Ausübung der Monumentalkunst weit mehr, als das Ledigsein von gewöhnlichen mechanischen Verrichtungen, sie verlangt ein besonderes, das ganze Leben in Anspruch nehmendes Studium, mit einem Worte die Ausbildung eines Künstlerstandes. Wir sehen im Verlaufe der Geschichte nur wenige zur höheren Kultur fortschreitende Völkerschaften eine Monumentalkunst zur Reife bringen, und wie diese als eine Kunst der Gebildeten bezeichnet werden kann, so muss dieselbe nothwendig in Gegensatz zu der in breiten ungelehrten Schichten wurzelnden Volkskunst treten. Das Aufnehmen und Fortbilden der vorhandenen Formen, wie es die Monumentalkunst fordert, setzt immer einen gewissen Grad von Bildung des Künstlers voraus.

Die eigenthümlich veranlagte Kunstphantasie der verschiedenen Völker ist es aber, welche durch das Zusammentreffen mit konstruktiven Bedingungen zur Ursache der verschiedenen Stilformen wird. Es ist richtig, dass nichts in die Phantasie hineinkommt, was nicht durch einen Natureindruck von aussen angeregt wird; aber die künstlerische Phantasie beschränkt sich nicht darauf, ein Abbild des Naturgegenstandes zu geben, sie verarbeitet diese Vorbilder nach eigenen Prinzipien und bringt durch Ueber- und Unterordnen nach bestimmten harmonischen Gesetzen das Element der Schönheit in die sinnliche Erscheinung. Die Schönheit wird erst im Menscheingeist durch freie schöpferische That hervorgebracht; ein fester Kanon für dieselbe ist nicht aufzustellen, da das Empfinden des Einzelnen verschieden ist. Symmetrie, Eurythmie, gelten als Eigenschaften des Schönen, sind aber nicht unentbehrlich, wenigstens wird gelegentlich die Symmetrie ohne Schaden dem Charakteristischen aufgeopfert.

Wie sich in den älteren Zeitabschnitten die Bauformen durch Ueberlieferung fortpflanzten, ist bekannt. Erst mit der Bearbeitung der „Allgemeinen Kunstgeschichte“ und den Aufnahmen und Veröffentlichungen der alten Baudenkmäler um die Wende des 18. Jahrhunderts beginnt für das Neuschaffen die Zeit des Experimentirens. Als rettenden Anker in diesem Wirbelstrome begrüsst man um die Mitte des 19. Jahrhunderts die schon immer betonten, aber nun in aller Stärke, politisch wohl zuerst in Italien, wieder auftauchende Nationalitätsidee, über deren Einwirkung auf das Kunstschaffen hier nur das Wesentliche inbezug auf deutsche Verhältnisse bemerkt werden soll. So musste die Deutsche Renaissance geradezu erst wieder entdeckt werden, — man hatte bis dahin diese eigenartige Verbindung zwischen Spätgothik und Renaissance garnicht der Beachtung werth gehalten und nur die Leistungen der Florentinischen Frührenaissance und der römischen Hochrenaissance in das kanonische Musterbuch aufgenommen. Nun fand man in der Deutschen Renaissance einen durch kühne Umriss und reizvolle Einzelheiten für das malerische Empfinden der Jetztzeit höchst geeigneten Stil, der in seiner Anwendung auf städtische Wohnhäuser viel zur Belebung der monoton gewordenen Strassenbilder beitragen konnte, jedoch noch mehr den Landhäusern zugute kam, und endlich auch für einzelne Klassen der öffentlichen Gebäude, namentlich für die Rathhäuser, einen genügenden Grad ernster Monumentalität zuließ. In dem fortgesetzten Suchen nach „deutscher Art“ erkannte man den hohen Werth der heimischen romanischen Bauperiode, in welcher Deutschland, wie weder früher noch später wieder, die führende Rolle innerhalb der grossen germanischen Gruppe zufiel; und

die Folge war eine praktische Verwerthung der romanischen Formen für moderne Bagedanken. Auch im Bereiche der Gothik und des Barocks studirte man jetzt mehr als früher die vaterländischen Neubildungen und die neuschöpferischen Erfindungen deutscher Meister und suchte die Unterschiede der deutschen Denkmäler von den französischen, beziehungsweise italienischen Vorbildern festzustellen. Diese Bestrebungen setzten unter anderem die reiche und eigenartige deutsche Spätgothik wieder an den ihr gebührenden Platz, und besonders fand die Tiroler Gothik, welche den Uebergang zur Renaissance markirt, durch ihre weichen malerischen Formen Eingang in den modernen Wohnhausbau. Ebenso würdigte man in den deutschen Barockpalästen und den grossartigen Repräsentations-Bauten der süddeutschen Klöster derselben Zeit den erreichten, niemals übertroffenen Grad der Ausbildung, der in der Anlage des Inneren wohl die italienischen Palastbauten übertrifft, und im Aeusseren der Neigung zum Malerischen, die seit alters her einen deutschen Grundzug ausmacht, glücklich entgegenkommt. Neuere palastartige Wohnhäuser und öffentliche Gebäude

sind denn auch vielfach mit Erfolg diesen Spuren nachgeschritten. Selbst das Rokoko, dessen Selbständigkeit der Formgebung in der Gliederung der Innenräume erst jetzt wieder anerkannt wurde, welches sogar in der Vermeidung des Apparates der Aussenformen für das Innere mit den hellenistischen Wohnhausformen Pompeji's und Rom's in innige Parallele tritt, hat in seiner deutschen Umbildung eine Wiederaufnahme erfahren.

Zweifellos nehmen die Kunstformen unter dem Einflusse der nationalen, landschaftlich bedingten Phantasie eine besondere Färbung an, deren Wichtigkeit nicht zu verkennen ist. Wenn nun die neueste Architekturbewegung in dem Hervorkehren des ausschliesslich nationalen Standpunktes eine Klippe sieht, indem durch diese Beschränkung eine Blindheit gegen fremde Leistungen hervorgebracht wird, so ist auch diese Meinung nicht ohne tiefere Berechtigung. Denn, was wäre sonst aus der ganzen Kunstentwicklung der Jahrhunderte geworden, die von Volk zu Volk fortschreitend, in jeder folgenden Epoche sich auf den Errungenschaften der vorhergehenden aufbaut?

(Schluss folgt)

Mittheilungen aus Vereinen.

Arch.- und Ing.-Verein für Niederrhein und Westfalen. Vers. vom 11. März 1901. Vors.: Hr. Stübben. Anwes.: 27 Mitgl., 1 Gast.

Die Société centrale d'architecture de Belgique wird im Juli nach Köln kommen. Dieser Besuch wird unserem Verein grosse Freude bereiten und Gelegenheit geben, die guten Beziehungen zwischen beiden Vereinen zu fördern. Es wird Ehrenpflicht unseres Vereines sein, den belgischen Kollegen die Gastfreundschaft in vollem Maasse zutheil werden zu lassen.

Durch den Fragekasten wurde in der Sitzung vom 11. Februar der Abdruck eines Dienstvertrages vorgelegt, welchen die Stadt Krefeld bei der Anstellung von Technikern für den Hafenbau in Anwendung bringt; dabei ersuchte der Fragesteller um Auskunft, ob und in welcher Weise der Verein zu der Sache Stellung zu nehmen gedenkt. Seitens des Hrn. Unna wurde hierüber Bericht erstattet. An der Besprechung theilnahmen sich die Hrn. Bädecker, Schott, Kiel, Mettegang, Wille, Kraus. Es wurde beschlossen, die Angelegenheit durch Aufnahme der Meinung des Vereins in das Sitzungsprotokoll für erledigt zu erklären. Diese Meinung ist folgende: Es wird vorausgesetzt, dass der Vertrag-vordruck nur für niedere und mittlere Techniker ohne Hochschulbildung bestimmt ist. Aber auch für untergeordnete technische Kräfte ist der Vertrag in einigen Punkten zu beanstanden und zwar:

a) der Nebenerwerb durch Angehörige des betreffenden Technikers kann nicht unter allen Umständen ausgeschlossen werden (§ 2),

b) die Besoldung kann nicht einseitig aus dem Grunde vorenthalten werden, weil die Leistungen des Angestellten nicht als genügend erscheinen (§ 3),

c) die Entfernung vom Wohnort ist kein unbedingter Grund zur sofortigen Entlassung ohne Kündigung (§ 4),

d) das Recht zur Verhängung von Geldstrafen seitens des Vorstandes des Hafenbauamtes wird bezweifelt (§ 5).

Hr. Dir. Scherrer von der Rettungsfenster-Aktiengesellschaft in Beuel, als Gast des Vereines, hält einen Vortrag über das von ihm konstruirte Rettungsfenster. Ausser einer Anzahl Abbildungen ausgeführter Anlagen ist im Vereinszimmer auch das Modell einer 3stöckigen Anlage aufgestellt, an welchem Redner die Konstruktion und Handhabung des Apparates anschaulich erläutert. Derselbe beruht auf dem Prinzip, dass eine Reihe über einander liegender Fenster eines Gebäudes mit einer durch alle Stockwerke führenden Stange verbunden sind. An dieser Stange befindet sich bei jedem Fenster ein Hebelgriff, welcher durch einen mit Glasscheibe versehenen Kasten (wie bei den Feuermeldern) geschützt ist. Bei Feuergefahr wird in irgend einem Stockwerk die Kasten-scheibe eingedrückt und an dem Hebelgriff so lange gezogen, bis derselbe sich selbstthätig festsetzt und damit sämtliche geöffneten Fenster nach aussen in einem rechten Winkel zur Gebäudefront feststellt. Gleichzeitig mit dem Feststellen der Fenster löst sich ein im oberen Rahmen angebrachter Riegel selbstthätig aus und bewirkt das Herabgleiten eines Leitertheiles bis auf das darunter befindliche Fenster. In Verlängerung des am Fenster selbst angebrachten Leitertheiles bildet sich dadurch eine stabile Leiter vom Fussboden bis zum Dache. Zum bequemen Aufstiege ist an jedem Fenster ein Trittblech befestigt, welches bei geschlossenem Fenster versteckt liegt. Der Apparat wird mit einer elektrischen Alarmleitung versehen, welche anzeigt, von welchem Orte aus das Fenster

in Bewegung gesetzt wird. Die Fenster haben beliebig viele Lüftungsflügel, wie jedes andere Fenster auch. Die Kosten der Anlage berechnen sich zurzeit für 1 qm im Lichten der Fensteröffnung gemessen auf 100–250 M. je nach Grösse und Konstruktion als Fabrik- oder profilirtes Privathausfenster. Ein Fabrikfenster von 2,5 qm i. L. kostet demnach 250 M. und für eine 3stöckige Anlage 750 M. An die Besichtigung des von der Firma Sädler & Metternich, Köln, hergestellten Modelles schliesst sich eine angeregte Besprechung, in welcher die Vorzüge der Konstruktion vor allen bis jetzt üblichen Rettungsleiter-Konstruktionen voll anerkannt werden (s. Jahrg. 96, S. 42 u. 99, S. 382). —

Arch.- u. Ing.-Verein zu Düsseldorf. Vers. am 2. April 1901. Nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten trat für einen abgesagten Vortrag über den Neubau des Verwaltungs-Gebäudes für den Landkreis Düsseldorf Hr. Tharandt mit Mittheilungen über die Regulirung und Neubefestigung der Grafenberger Chaussee ein. Diese Chaussee bedeutet für die Stadt nicht nur einen Hauptverkehrsweg zwischen ihren älteren Stadttheilen und der sich jenseits des Bahngürtels nach Osten hin entwickelnden Villenvorstadt einerseits und den Grafenberger Waldanlagen mit Hinterland andererseits, sondern sie ist auch jederzeit die beliebteste Promenade in der näheren Umgebung der Stadt gewesen. Ihr vornehmster Schmuck, eine 50–60 Jahre alte Ulmen-Allee, vereint mit dem Anbau geschmackvoller Villen und Miethhäuser, verlieh dem 25 m breiten Strassenzuge, der von 8 m tiefen Vorgärten eingefasst ist, einen charakteristischen Vorzug vor den sonstigen Alleestrassen Düsseldorfs. Die Nothwendigkeit, die elektrische Strassenbahn nach Grafenberg zweigleisig auszubauen, neue Versorgungsleitungen aller Art einzulegen, die Befestigung des bisher makadamisirten Fahrdammes verbessern zu müssen, führte zu einer gänzlichen Umgestaltung der Chaussee.

Der Fahrdamm wird nach bereits im Winter erfolgter Fällung der ehrwürdigen Ulmen zugunsten von Trottoirverbreiterungen auf 13 m beschränkt. Die je 6 m breiten Trottoire erhalten eine neue Alleepflanzung mit besonderen Bewässerungs-Anlagen. Die vordere, 1,5 km lange Strecke wird bis zur Eisenbahnstation Grafenberg mit Stampfasphalt, von da bis zur Stadtgrenze mit Grauwackengestein auf Packlage gepflastert. Die ganze Regulirung und Neubefestigung in ungefährer Länge von 3 km wird bis zum Herbst beendet werden und dürfte, dem Aufwande von rd. 1 Mill. M. einschl. der Brückenbauten, Strassenbahn- und anderen Nebenanlagen entsprechend, eine zukünftige Zierde der Stadt werden, wenn auch von vielen Düsseldorfern der Verlust der alten schattenspendenden Allee kaum verschmerzt werden wird. Der Verdacht des alten Baumschmuckes hat zwar Veranlassung gegeben, andere Maassnahmen zur Erhaltung desselben einzugehen, die vorherrschende Meinung an maassgebender Stelle aber, in einem Zuge die Chaussee vielleicht zu ihrem ungeschmälerten Vortheile grossstädtisch zu modernisieren, siegte über weiter gehende schonende Erwägungen.

Vers. am 16. April. Der Verein musste zur Neuwahl des 1. Vorsitzenden schreiten, weil der bisherige, Hr. Platt, nach Berlin versetzt worden war; es vereinigten sich die Stimmen auf Hrn. Geh. Brth. Dreling.

Hierauf fand eine Schluss-Berichterstattung über den Streitfall die Verbands-Zeitschrift betr. statt. Die angeknüpften Berathungen fanden mit Aufrechterhaltung der seitens des Vereines an den Verbands-Vorstand bereits ertheilten Antwort ihre Erledigung.

Lebhaften Meinungswechsel rief unter den Architekten die Frage über ihre Betheiligung an der Düsseldorf internationalen Kunstausstellung 1902 hervor. Alle waren dahin einig, dass die Architektenschaft, und insbesondere die durch den Verein vertretene, berechtigt sein müsse, ein Mitglied in die Jury der Ausstellung zu entsenden. Es wurde beschlossen, eine darauf abzielende Vereinbarung mit dem Kunstausstellungs-Comité anzustreben.

Vers. am 7. Mai. Der stellvertr. Vors., Hr. Peiffhoven, theilt zunächst mit, dass Hr. Geh. Brth. Dreling leider verhindert sei, die Wahl zum 1. Vorsitzenden nochmals anzunehmen. Die Versammlung stimmt hiernach dem Vorschlag des Wahlausschusses zu, die Neuwahl bis auf Weiteres zu vertagen.

Unter lebhafter Betheiligung der zahlreicher als sonst erschienenen Mitglieder und vieler Gäste werden sodann die neueren Abänderungen in der Baupolizeiordnung, die missbräuchlichen Auslegungen einzelner Paragraphen vorbeugen sollen, kundgegeben und besprochen.

Hr. Fuchs berichtet ferner über die stattgehabte Architekten-Versammlung in der Ausstellungs-Angelegenheit, welche das Ergebniss zeitigte, dass ein Ausschuss von 5 Vereinsmitgliedern zur Wahrung der Interessen der Architektenschaft und würdigen Vertretung der Baukunst mit dem Ausstellungs-Comité gemeinschaftlich weiter arbeiten wird. —

Th.

Vermischtes.

Die Verwaltung der Städte durch Techniker. Die Einsicht, dass bei den umfangreichen baulichen Aufgaben, welche in der Gegenwart an die Städte herantreten, die leitenden Stellen der städtischen Verwaltungen am zweckmässigsten auch durch Techniker zu besetzen sind, gewinnt in den städtischen Körperschaften immer mehr an Boden, wengleich die in dieser Beziehung hervortretenden Aeusserungen aus naheliegenden Gründen von den Personen, welche zurzeit noch die Leitung in Händen haben, das sind die Juristen, lebhaft bekämpft werden. Bei der Berathung des Voranschlages der badischen Residenzstadt Karlsruhe wurde ausgesprochen, dass wenn eine Veränderung in der Besetzung der Bürgermeisterstellen eintreten sollte, zu wünschen sei, dass man dafür eine erstklassige technische Kraft gewinne, wenn man auch 15–20000 M. bezahlen müsse. Es liegt nahe, dass der Oberbürgermeister Schnetzler erklärte, mit dem Gedanken, „statt eines Juristen einen Techniker zu gewinnen“, könne er sich nicht einverstanden erklären. Er vermochte seine ablehnende Haltung allerdings nur mit dem Umstande zu begründen, dass schon eine Reihe tüchtiger Techniker in städtischen Diensten ständen, nur nähmen sie nicht die entsprechende äussere Stellung in der Stadterverwaltung ein. Der Grund hierfür liege in der veralteten Städteordnung für Baden, die von städtischen Beamten nur den Rechner, Rathschreiber und Grundbuchführer kenne. Er werde aber dem Bürgerausschuss eine Vorlage machen, nach welcher die Techniker wenigstens in den städtischen Kommissionen volles Stimmrecht erhielten. Das ist wenigstens etwas, wenn auch nicht viel.

Bei der auch in den städtischen Verwaltungen überkommenen Erbpacht der Juristen werden die Techniker ihr Gebiet zollweise erobern müssen. Dass es aber erobert wird, dafür sorgen der unaufhaltsame Fortschritt der Technik und ihre Beherrschung des gesammten öffentlichen Lebens. Dass man sich übrigens bereits in der Abwehr befindet, darauf lässt die Antwort des Oberbürgermeisters auf die Anregung schliessen, es möge auf einem nächsten Städtetage eine neue Städteordnung berathen und beschlossen werden. Der Anreger des Gedankens fand die Erwiderung, die Revision der Städteordnung sei ein sehr schwieriges Werk; der jetzige Zeitpunkt sei für einen weiteren Ausbau der kommunalen Selbstverwaltung nicht geeignet. Natürlich nicht, auch wohl in absehbarer Zeit nicht, denn er würde die Alleinherrschaft der Juristen bedrohen. —

Preisbewerbungen

Ein Preisausschreiben betr. Entwürfe für die Ausbildung der Häuserfronten an der altstädtischen Rheinuferstrasse zu Köln erlässt der Oberbürgermeister von Köln mit Frist zum 15. Aug. 1901 für alle deutsche Architekten. Es gelangen 2 Preise von je 1500 M., 3 Preise zu je 1000 M., 5 Preise zu je 500 M. und 5 Preise zu je 300 M. zur Vertheilung. Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Hrn. Münsterbmstr. Arntz in Strassburg, Prof. Dr. Clemen in Düsseldorf, Geh. Brth. Pflaume, Geh. Brth. Stübgen, Stdtbrth. Heilmann, Arch. K. Kaaf und Beigeordn. Minten, letztere in Köln. Unterlagen unentgeltlich durch das städt. Hochbauamt in Köln. Nach Einsicht derselben mehr. —

Wettbewerb um den Entwurf zu einer 2. Neckar-Brücke für Mannheim. Unter 18 eingelaufenen Arbeiten erhielten nach dem am 18. d. M. gefällten Urtheil des Preisgerichtes: den I. Preis in Höhe von 8000 M. der Entwurf mit dem Kennwort „Sichel“ der Verein. Masch.-Fabr. Augsburg und Nürnberg (Dir. Rieppel), Filiale Gustavsburg, in Gemeinschaft mit den Hrn. Ing. Grün & Bilfinger, Mannheim, sowie als Arch. Hr. Geh. Ob.-Brth. Prof. K. Hofmann, Darmstadt; den II. Preis in Höhe von 5000 M. der Entwurf mit dem Kennwort „Freie Bahn B“, wiederum die beiden genannten Ing.-Firmen zus. mit den Hrn. Billing & Mallebrein, Karlsruhe-Mannheim, als Architekten; den III. Preis von 3000 M. der Entwurf „Neckarspitz“, bearbeitet von der Akt.-Ges. f. Eisenindustrie und Brückenbau vorm. Harkort in Duisburg (Dir. Seiffert, Ob.-Ing. Backhaus), mit Hrn. R. Schneider, Berlin, als Ingenieur und Hrn. Arch. Bruno Möhring, Berlin; den IV. Preis von 2000 M. der Entwurf „Antaeos“ des Eisenwerkes Kaiserslautern (Ob.-Ing. P. H. Krämer), mit der Firma F. Büchner, Würzburg (Ob.-Ing. Klett), in Gemeinschaft mit den Hrn. Arch. Beisbarth & Fröh, Stuttgart.

Zum Ankauf zu je 1000 M. wurden empfohlen die Entwürfe „Neckar B“ und „Jungbusch-Neckarvorstadt“. Als Verfasser des ersteren haben sich uns genannt: als Ing. die Hrn. Reg.-Bmstr. Kidiratschky, Freiburg, und Ing. Nägele, Mannheim, zusammen mit Hrn. Arch. Roth, Mannheim. —

Wettbewerb Kriegerdenkmal Danzig. Unter den 78 Entwürfen, etwa zur Hälfte architektonischen und zur anderen Hälfte bildnerischen Charakters, wurden die Preise wie folgt vertheilt: I. Preis von 1500 M. Hr. Bildhauer Prof. Chr. Behrens in Breslau; II. Preis von 1000 M. Hr. Bildhauer R. König in Dresden-Radebeul. Eine lobende Anerkennung fanden die Entwürfe des Hrn. Bildhauer Lederer, der Architekten Türpe, Tessendorf und Brurein, sämmtlich in Berlin, sowie des Malers Prof. Stryowski in Danzig. —

Brief- und Fragekasten.

Von dem Mitglieder-Verzeichniss des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine steht eine kleine Anzahl von Exemplaren zur Verfügung, welche zum Preise von je 2 M., die wir der Kürze halber vorher einzusenden bitten, portofrei versendet werden.

Verlag der „Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H.“, Berlin S.W. 46, Bernburgerstrasse 19.

Hrn. R. W., Sagan. Gegen das polizeiliche Verlangen stand Ihnen binnen 14 Tagen nach Zustellung gemäss L.-V.-G. v. 31. Juli 1883 §§ 127 ff. die Verwaltungsbeschwerde oder Klage auf Kraftloserklärung der Auflage zu, die Räume höher als 2,50 m zu bauen. Diese Frist scheint unbenutzt geblieben zu sein. Das Rechtsmittel würde aber auch versagt haben; denn wenn die Bauvorschriften für den Regierungs-Bezirk 2,50 m Mindesthöhe vorschreiben, so gestatten sie damit der Polizei, nach Lage der Umstände eine grössere Raumhöhe vorschreiben zu dürfen, nur darf sie dabei nicht willkürlich handeln. Kann sie jedoch für ihre Mehrforderung stichhaltige Gründe (z. B. Gesundheitsrücksichten) vorbringen, so bietet ihr A.-L.-R. II. 17 § 10 mit G. v. 11. März 1850 § 6 eine ausreichende Stütze. Bei dem heutigen Standpunkt der Bauhygiene und der Fürsorge für die arbeitenden Klassen ist nicht zu erwarten, dass die Ueberschreitung des Mindestmaasses in letzter Instanz gemissbilligt werden wird.

K. H-e.

Auf mehrere Anfragen erwidern wir, dass Näheres über den Wettbewerb betr. das Richard Wagner-Denkmal durch Hrn. Kommerz.-Rth. L. Lechner, den Vorsitzenden des Denkmal-Comités, Berlin S.W., Schützen-Str. 31, zu erfahren ist. Es ist aber höchste Zeit. —

Hrn. L. G., München. Wir haben die erste Angelegenheit Ihres Briefes unserer Expedition mitgetheilt. Sie können in Deutschland ohne weiteres die Bezeichnung „Architekt“ führen. —

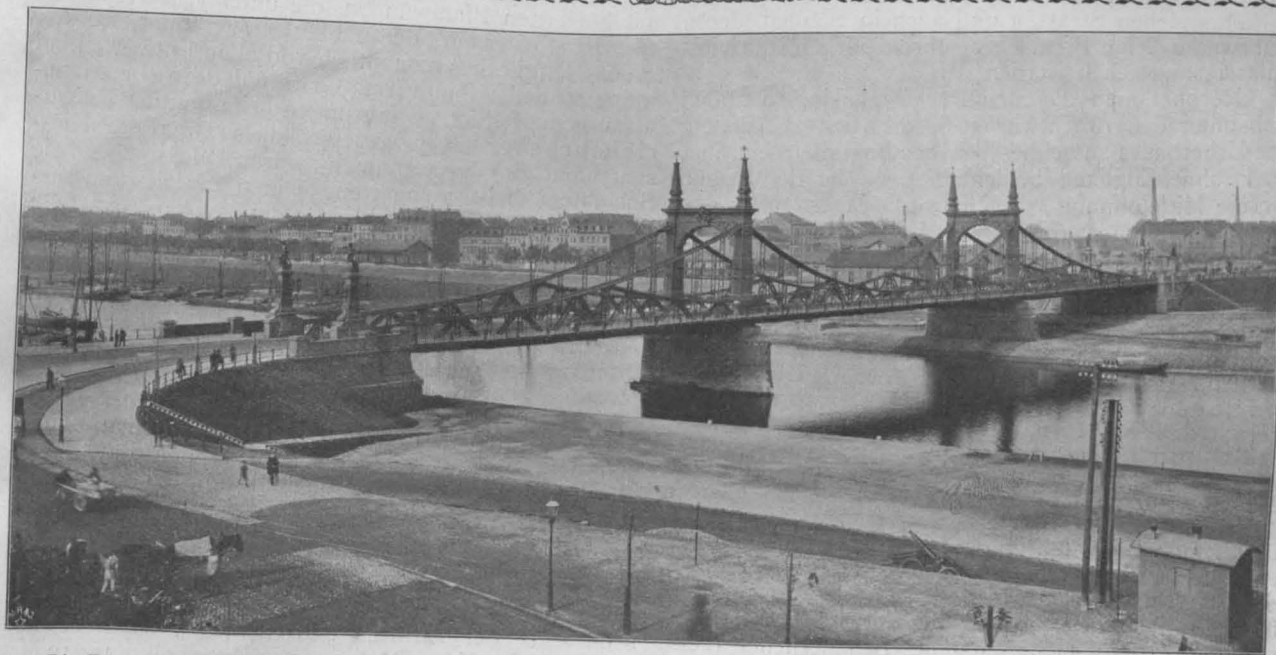
Fragebeantwortungen aus dem Leserkreise.

Die Anfrage in No. 30 „Dauerbäder“ betr. erlauben wir uns wie folgt zu beantworten: Seit Einführung der „Dauerbäder“ (früher Permanentwannen, oder Wasserbetten genannt) durch v. Langenbeck in der Kgl. Universitäts-Klinik hier Anfang der achtziger Jahre liefern wir jährlich eine grosse Zahl solcher Wannen an Krankenhäuser und Installateure des In- und Auslandes. Die Konstruktion ist von Jahr zu Jahr verbessert worden. Solche Wannen haben von uns erhalten: die kgl. Chirurgische Klinik in Berlin; das städtische Krankenhaus Moabit; das Kinderkrankenhaus im Norden Berlins; das städtische Krankenhaus in Königsberg i. Pr.; das städtische Hospital in Lüttich; das städtische Krankenhaus in Bielefeld; das neue städtische Krankenhaus in Frankfurt a. O.; das Kreis-Krankenhaus in Britz.

Börner & Herzberg, Berlin S.W., Bernburgerstr. 14.

Inhalt: Der Werth des historischen Erbes für das architektonische Schaffen der Jetztzeit. — Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Brief- und Fragekasten. —

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin S.W.



Die Friedrichsbrücke über den Neckar in Mannheim (eröffnet im Jahre 1890) Phot. Aufn. v. bad. Hofphot. A. Weinig, Mannheim.

Wettbewerb um den Entwurf zu einer 2. festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim. (Fortsetzung.)

Die Betheiligung an dem Wettbewerbe ist eine rege, die aufgewendete Arbeit eine ausserordentlich grosse gewesen. Es sind 18 Entwürfe eingegangen mit zusammen 555 Blatt Zeichnungen, wenn man die graphischen Blätter mitrechnet. Zu einzelnen Entwürfen gehören mehr als 80 Blatt Zeichnungen. Dazu kommen umfangreiche Berechnungen, ausführliche Erläuterungs-Berichte, und, der Forderung des Programmes entsprechend, in den Vordersätzen revidirbare Kostenanschläge, die also die Aufstellung von Gewichts- und Massen-Berechnungen voraussetzen.

Von den 18 Entwürfen verwenden 15 für den Ueberbau der Hauptbrücke ausschliesslich Eisen, 2, nämlich „Freie Bahn B“ und „Stein und Eisen“ für die Mittelöffnung Eisen, dagegen Stein für die 59,5 bzw. 59^m weit gespannten Seitenöffnungen. Ganz in Stein ist der Entwurf „Freie Bahn C“ gedacht mit 112^m Spannweite der Mittelöffnung und je 59^m der Seitenöffnungen. Wir kommen auf diesen kühnen Entwurf, der den Nachweis erbringt, dass der Steinbau bei sachgemässer und sparsamer Ausführung auch wirtschaftlich selbst bei grossen Spannweiten mit dem Eisenbau in Wettbewerb treten kann, noch eingehend zurück. Bezüglich der Lage der Brücke schliessen sich die Entwürfe in der Hauptsache dem städtischen Vorentwurf (vgl. No. 40) an; dasselbe gilt im wesentlichen von der Rampenentwicklung. Zweckentsprechende Aenderungen zeigt bezüglich der letzteren am rechten Ufer der Entwurf „Neckar B“, während die bei den Entwürfen „Sichel“, „Freie Bahn B u. C“ am linken Ufer vorgesehene Strassenunterführung zur Aufschliessung des Geländes zwischen dem Kohlenhafen (der übrigens zuzuschütten ist, was aus dem Lageplan S. 250 nicht hervorgeht), der Werftstrasse und dem Verbindungskanal nicht sehr werthvoll erscheint, da sich dieses unter Hochwasser liegende Gelände zur Wohnhaus-Bebauung doch wenig eignet. Für die Rampe am rechten Ufer ist, der Anregung

des Programmes folgend, durchweg ein Ausbau als Viadukt vorgesehen, dessen Gewölbe als Lager- und Geschäftsräume vermietbar sind, während für die linke Seite theils nur eine Rampenschüttung ins Auge gefasst, theils Entwurf und Kostenanschlag für beide Ausführungen aufgestellt ist.

Auch die Eintheilung der Hauptbrücke weicht nur bei einigen Arbeiten von dem Vorentwurf erheblich ab. Letzterer sah eine Mittelöffnung von 122^m von Mitte zu Mitte Pfeiler vor, welche das eigentliche Flussbett einheitlich überspannt, und 2 Seitenöffnungen von je 61^m bis zu den Fluchten der Landwiderlager, von welchen die rechtsseitige das Neckarvorland, die linksseitige den Forderungen der Bahnverwaltung gemäss sämtliche Gleise auf diesem Ufer ohne Zwischenstütze überbrückt. Der Entwurf „Freie Bahn A“ geht mit 137^m mittlerer Spannung beträchtlich über diesen Vorschlag hinaus, indem er auch die Unterführung der preussischen und hessischen Eisenbahn am rechten Ufer mit in die Hauptbrücke einbezieht und dann am linken Ufer der Symmetrie halber die gleiche Erweiterung vornimmt.

Bezüglich der Höhenlage der Brückenfahrbahn im Scheitel sind naturgemäss die Systeme mit über der Fahrbahn liegenden Hauptträgern im Vortheil gegenüber denjenigen mit ganz unter der Fahrbahn liegender Konstruktion. Die geringste Scheitelhöhe weist der Entwurf „Antaeos“ mit + 101,90 N. N. auf; im allgemeinen liegt jedoch diese Höhe zwischen + 102 und + 103 N. N. und zwar näher an der letzteren Zahl. Unter der Fahrbahn liegende Hauptträger auch für den Mittelbogen finden sich allein bei den Lösungen „Freie Bahn B und C“. Die erstere mit flachgespanntem, eisernem Mittelbogen besitzt als Scheitel-Ordinate + 103,73 N. N., während bei der letzteren, dem Steinbogen, diese Höhe auf + 105,15 N. N. steigt, somit 3,25^m höher liegt als der Scheitel bei der günstigsten Lösung und immerhin rd. 2,5^m höher als unter mittleren Verhältnissen. Es ist das allerdings ein Moment, das für

die Steinbrücke gegenüber der Eisenkonstruktion einen Nachtheil bedeutet, der nicht ausseracht gelassen werden kann. Um wenigstens nicht längere Rampen zu erhalten und nicht noch mehr Bodenfläche durch dieselben in Anspruch zu nehmen, ist anstelle des nach dem Programm möglichst nicht zu überschreitenden Gefälles der Hauptrampen von 1:40 ein solches von 1:37 eingeführt, ein Gefälle, das allerdings selbst in verkehrsreichen Strassen und auch in Städten, deren Fuhrwerke keine Bremse zu führen pflegen, noch als zulässig angesehen werden darf.

Rechnet man die Steinbrücke mit ein, so finden sich unter den 18 Entwürfen 8, die sich als System des Ueberbaues ausschliesslich des Bogens, theils mit, theils ohne Zugband bedienen, 2 welche den Bogen für die Mittelöffnung mit Fachwerkträgern über den Seitenöffnungen verbinden, 3 kontinuierliche Träger auf 4 Stützen und 5 Kragträger-Konstruktionen mit eingehängtem Mittelstück verschiedener Gurtform. Besonders eigenartig im System ist hierunter der Entwurf „Antaeos“, auf den wir noch später zurückkommen.

Bei der Prüfung der eingegangenen Entwürfe wurden zunächst 8 mit den Kennworten „Ein Strom ein Bogen; Freie Bahn A; In's Neckarthal; Kattowitz; Neckar A; Pyramide; Rast' ich so rost' ich; Stein und Eisen“ ausgeschieden, die theils gegen Programm-Bedingungen verstossen, theils unfertig sind, die entweder konstruktive Mängel aufweisen oder in ihrem Trägersystem eine ästhetisch durchaus unbefriedigende Linienführung zeigen, oder auch sich zu eng an die vorhandene Neckarbrücke in Mannheim, die Friedrichsbrücke anschliessen (vgl. das Kopfbild in dieser Nummer), sodass der Entwurf keine selbstständige Lösung mehr darstellt. Bedauerlicher Weise gehört zu den ausgeschiedenen Arbeiten auch der Entwurf „Stein und Eisen“, der konstruktiv gut durchgearbeitet und auch architektonisch wirkungsvoll ist. Allerdings scheint die einseitige Stützung des schweren Thorthurmes auf 2 Säulen bedenklich. Die Ausscheidung musste erfolgen, da der Kämpfer des grossen eisernen Mittelbogens, sowie der steinernen Seitenbögen mehr als 2^m in das Hochwasser eingesenkt ist, sodass also auch erheblich an Durchflussprofil verloren geht. Ausserdem liegt der Seitenbogen so niedrig, dass eine unzulässige Verschiebung der Eisenbahngleise landeinwärts erfolgen müsste.

Bezüglich der Gründung fordert das Programm, dass die beiden Pfeiler der Mittelöffnung bis auf mindestens +81,80^m N.N. herabgeführt werden müssen. Da in dieser Tiefe scharfer Kies vorhanden ist, so begnügen sich alle Entwürfe mit dieser Gründungstiefe. Sie wollen dieselben theils mit Druckluftgründung erreichen, wie bei den Arbeiten mit den Kennworten „Neckarspitz“ und „Karl Theodor“, theils mit hölzernen Pfahlwänden, die unter Wasserspülung zwischen eisernen Leitpfählen eingerammt werden sollen. Es gilt dies namentlich von allen Entwürfen, an welchen die Tiefbau-Firma Grün & Bilfinger, Mannheim, betheilt ist. Erfahrungen beim Bau der Friedrichsbrücke haben gezeigt, dass zwar die Kies-schichten zu durchrammen waren, dass aber die Schichten dicht gelagerten, feinen Sandes ausserordentlichen Widerstand entgegen setzten. Anstelle der hölzernen Pfahlwand soll gegebenenfalls eine ganz in Eisen herzustellende Wand treten.

Die Kosten der Brücke waren bei nicht ganz 15^m Gesamtbreite zwischen den Geländern nach dem Vorentwurf mit allem Zubehör zu 2 400 000 M. veranschlagt, wovon 1 340 000 M. auf die eigentliche Brücke gerechnet waren. (Die Friedrichsbrücke hat bei einer Gesamtspannweite von 180^m für das Brückenbauwerk selbst 1 125 000 M. gekostet.) Von den 10 näher geprüften Entwürfen stellt sich nach den Baukosten für Brücke und Rampen am billigsten der allerdings völlig schmucklose Entwurf „Billig“ mit 1 356 238 M., während der theuerste „Hansa“ 2 Millionen noch erheblich überschreitet. Allerdings ist ein unmittelbarer Vergleich der Kostenanschläge schwer möglich, da dieselben mit sehr verschiedenen Werthen rechnen. So setzt z. B. der Entwurf „Billig“, bei welchem die Montage ohne feste Rüstungen erfolgen soll, nur 312 M. für die Tonne Eisen ein, die Arbeit mit dem Kennwort „Karl Theodor“ dagegen den für jetzige Verhältnisse aussergewöhnlich hohen Preis von 415 M. Im Mittel werden 325 M. gerechnet. Von sehr wesentlichem Einflusse ist ausserdem die architektonische Ausschmückung, die namentlich bei dem Entwurfe „Hansa“ durch stark verlängerte und verbreiterte Strompfeiler sehr kostspielig wird. Bei der Besprechung der Einzelentwürfe werden noch Angaben über die Kosten gemacht werden.

(Fortsetzung folgt.)

Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901.

(Fortsetzung.) Hierzu die Abbildungen in den No. 40, 41 und S. 264 u. 265.

Den Denkmalbauten des Schlusses der Besprechung in No. 39 lassen sich die Entwürfe für eine hervorragende Denkmalbrücke, für die Charlottenburger Brücke zwischen dem Berliner Thiergarten und der Stadt Charlottenburg, und zwar der mit dem I. Preis gekrönte Entwurf des Hrn. Prof. Fr. Pützer in Darmstadt und die mit dem II. Preise ausgezeichnete Arbeit des Hrn. Jos. Welz in Berlin anschliessen.

Dem Gebiete des profanen Monumentalgebäudes gehören einige bemerkenswerthe Werke der Architektur-Abtheilung an, z. B. eine flotte Zeichnung des von uns bereits gewürdigten Kunstgewerbe-Museums in Köln a. Rh. von Franz Brantzky; von dem gleichen Künstler eine in romanisirenden Formen gehaltene Skizze zu einer grossgedachten Bauanlage mit stark betontem Mittelbau, die Saalbauten für Zürich von Martin Dülfer in München und der Aktienbrauerei Moabit in Berlin von Erdmann & Spindler in Berlin (s. No. 40), beide in bewusster Weise sich in Einzelheiten von der historischen Ueberlieferung lossagend, ohne aber die Grundlagen, wie sie die bisherige Entwicklung ausgebildet hat, zu verlassen. Hier sind vor allem auch ihrem baulichen Umfange entsprechend die Arbeiten von Bodo Ebhardt in Berlin-Grünwald aus dem Gebiete des deutschen Burgbaues anzureihen. Die Wiederherstellung der Hohkönigsburg bei Schlettstadt, welcher wir eine ausführliche Darstellung S. 21 ff. dies. Jahrg.

gewidmet haben, ist neben einer Anzahl wirkungsvoll dargestellter Einzelstudienblätter insbesondere durch ein grosses Modell trefflich veranschaulicht. Eine Reihe weiterer Studien des Künstlers betreffen die Wiederherstellung der Salzburg bei Neustadt an der fränkischen Saale, der bereits im Bau begriffenen Marksburg bei Braubach a. Rh., der Burg Stetten am Kocher in Württemberg und der Schauenburg im Renchthale im badischen Schwarzwalde. Seine reiche Phantasie und seine umfassende Formenkenntniss lässt Fritz Gottlob in Berlin bei seinen schönen, malerischen Entwürfen im Stile der norddeutschen Backstein-Gothik walten. Wir gaben einen dieser Entwürfe auf Seite 253 wieder. Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Rathhaus in Dresden hat auch bis in die Berliner Kunstausstellung seine Wellen entsandt. Jos. Reuters in Wilmersdorf und Schilling & Gräbner in Dresden haben ihre von uns gleichfalls bereits besprochenen Entwürfe ausgestellt. Seinen Konkurrenz-Entwurf für ein neues Rathhaus in Leipzig gab Hugo Hartung in Dresden. Was Deutschland im Jahre 1900 auf der Weltausstellung von Paris versäumt hat und was es hätte erreichen können, das zeigen recht deutlich die schönen Entwürfe von Karl Hofmann in Darmstadt für das deutsche Repräsentationshaus, die wir S. 265 wiedergeben. Aus diesen Werken sprechen deutsche Art, deutsche Sinnigkeit, deutsche Kraft und Stärke und deutsche Tiefe; mit einem solchen

auf der Wannseebahn und neuerdings in ähnlicher Weise in den Entwürfen der Firma Ganz & Co. für die Metropolitan und Metropolitan District Railway in London. Wenn er dabei die Verantwortung dafür übernimmt, dass er mit seinem System nicht die einmal im Kostenanschlag bewilligte Summe überschreitet, so werden wir ihm das Einzelne zunächst gern überlassen und höchstens drei Punkte besonders anführen:

1. Die Wahl beliebig grosser Raddurchmesser ist nicht ohne Weiteres zulässig. Drehstrommotoren können aus gewissen, dem Konstrukteur gegebenen Gründen nicht immer für beliebige Umdrehungszahlen gebaut werden; die näheren Gründe dafür lassen sich an dieser Stelle in Kürze nicht auseinandersetzen¹⁾. Ist nun die Fahrgeschwindigkeit und die Umdrehungszahl der Motoren ange-

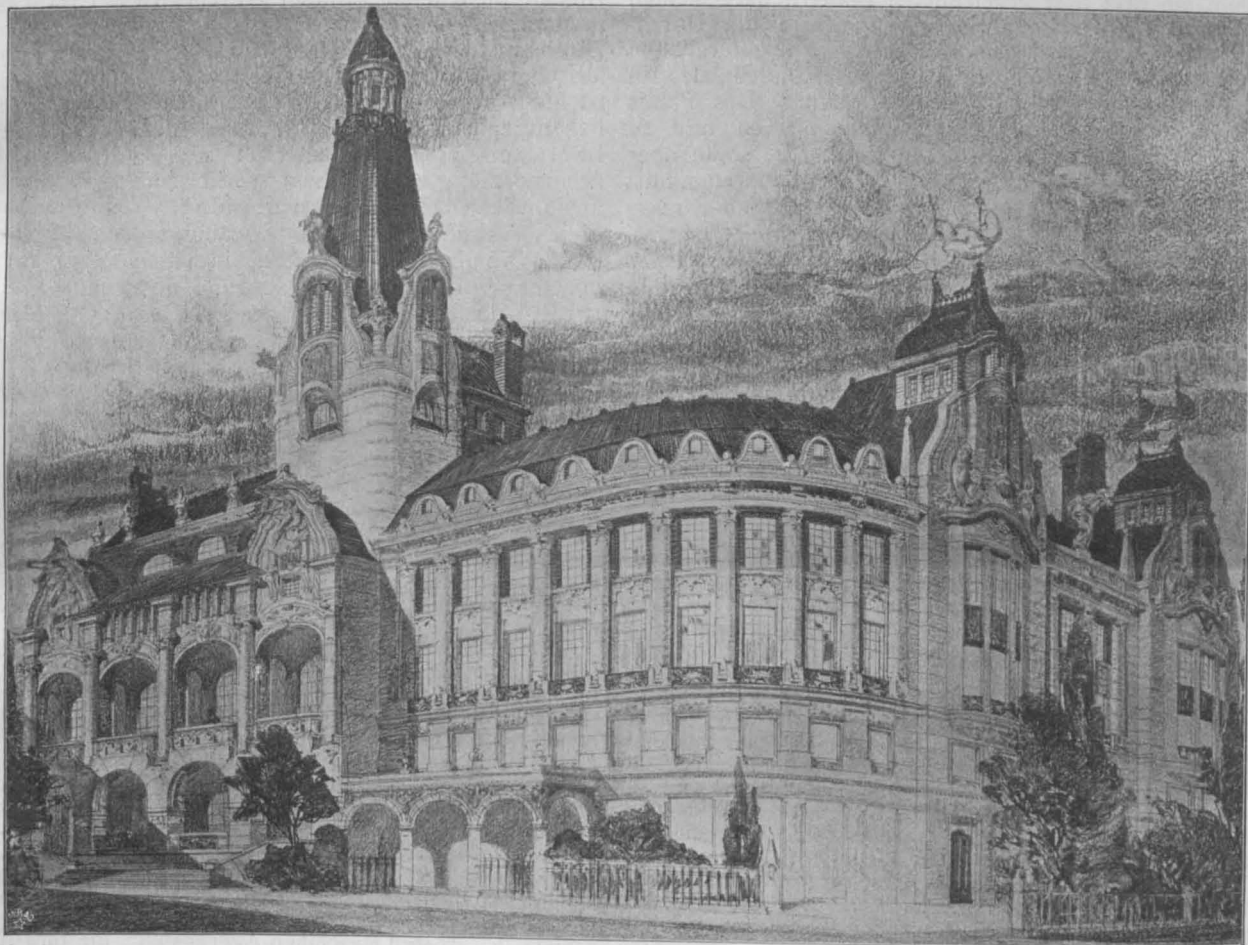
nommen, so liegt auch der Raddurchmesser fest, denn Zahnradübersetzungen werden bei Schnellbahnen ausgeschlossen sein.

2. Es fehlt eine Beantwortung der Frage der Stromabnahme vom Fahrdrabt, die, so geringfügig sie im ersten Augenblick erscheint, die grössten Schwierigkeiten und Unkosten im dauernden Betrieb bringen kann. Hinweise auf vorliegende Ausführungen genügen nicht, weil die heute gefahrenen und die beabsichtigten Geschwindigkeiten in keinem Verhältniss stehen, das einen Vergleich zulässt. Es werden ausgedehnte Versuche²⁾ erforderlich werden, die vielleicht auf direkte Zuführung der hohen Spannung zum Wagen durch den Fahrdrabt führen, wie sie zuerst von Siemens & Halske in Gross-Lichterfelde praktisch erprobt wurde.³⁾

²⁾ Vgl. hierzu auch: Zander, elektr. Fernschnellbahnen; Dingl, polyt. Journal 1900.

³⁾ Vgl. Reichel, E. T. Z. 1900.

¹⁾ Es sei nur darauf hingewiesen, dass die Umdrehungszahl von der Periodenzahl abhängig ist.



Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901.

Entwurf zur Auftheilung des Kurfürstenparkes in Halensee. Architekten: Meier & Werle in Berlin.

Die Villa Borghese und das Denkmal des Königs Umberto.

Unter diesem Titel veröffentlicht der ausgezeichnete Bildhauer Prof. Adolf Hildebrand in Florenz in No. 134 der „Frankfurter Zeitung“ einen an feinsinnigen Bemerkungen reichen Aufsatz, den wir im Folgenden ungekürzt wiedergeben:

„Ueber die römische Villa als einheitliches Kunstwerk von landschaftlichen und architektonischen Anlagen liesse sich eine längere Abhandlung schreiben. Dazu ist hier nicht der Ort. Wollen wir die römische Villa kurz charakterisiren, so müssen wir sie als lyrische Dichtung bezeichnen. Ihre Kunst beruht in der Gestaltung der Situationen. Aus reicher Natur-Erfahrung gesammelt, mit den knappsten Mitteln gegeben, mit weiser Kunst für die Kontrastwirkung angeordnet, vereinigt sie in gedrängter Fülle alle Stimmungen der Natureindrücke. Es wechseln heilige Haine, sanfte Wiesenabhänge, ernste Pinienhallen, Terrassen mit plätschernden Brunnen, Marmorbildern usw. Kurz eine geträumte Welt des Naturfriedens, ein Aufgehen in den poetischen Elementen der Natur. Der Typus der römischen Villa entspringt nicht aus dem gärtnerischen oder gar botanischen Interesse, dem es auf die Ueppigkeit, Schönheit

und Seltenheit der Pflanze als solcher ankommt. Die römische Villa will etwas ganz anderes, sie giebt ein rein künstlerisches Bild der Natur im Allgemeinen, wie eine Landschaft von Tizian, voll heiliger Schönheit und dauernder Wahrheit. In diesem Bestreben hat sich eine spezielle Architektur herausgebildet, eine rein dekorative, welche die Fäden der Natur aufnimmt und weiter spinnt, indem sie die gegebenen Naturfaktoren wie das Gelände, die Vegetation, das Wasser architektonisch formt und gliedert und spielend in Kunst umwandelt. Natur und künstlerische Kultur werden eins und umfassen den Beschauer mit allen Wonnen einer verklärten Natur, ihn befreiend von der Trivialität des wirklichen Daseins.

In keiner Stadt der Welt hat sich diese Kunstgattung so weit ausgebildet wie in Rom. In antiken Zeiten, wie später zurzeit der Päpste, war es immer das Ziel, eine Stadt zu schaffen, wo die Erde zum Paradiese umgewandelt wäre. Es war die Schönheit der Situation, nicht die des Einzelnen, die oben stand. Freude am Dasein, an den ewigen Schönheiten der Natur sollte überall leuchten.

Nun, die schönste dieser Villen ist die Villa Borghese, ein Kunstwerk ersten Ranges in seiner Schlichtheit und innigen Kraft der Anregung für die künstlerische Phantasie.

(Fortsetzung auf S. 266.)



DIE ARCHITEKTUR AUF DER GROSSEN BERLINER
 KUNSTAUSSTELLUNG 1901 * * ENTWURF ZUM
 DEUTSCHEN HAUSE DER WELTAUSSTELLUNG IN
 PARIS 1900 * * ARCHITEKT: GEH. OB.-BAURATH
 PROF. K. HOFMANN IN DARMSTADT * LÖSUNGEN
 MIT OFFENEM UND GESCHLOSSENEM INNEREN HOFE * *



Mit der durch die hohe Spannung ermöglichten Verringerung der abzunehmenden Stromstärke wird sowohl die Funkenbildung, als auch besonders die Masse des Stromabnehmers (Bügel, Rolle; Anlagedruck) vermindert, was sehr erwünscht, vielleicht sogar unerlässlich ist.

3. Die Disposition der Kraftstationen wird noch sehr eingehend zu überlegen sein; es ist die Frage, ob es gerechtfertigt ist, ausschliesslich an den Flussläufen die Baustellen zu suchen; die Aufgabe der Elektrizitätswerke der zweckmässiger Weise weiter zu fassen und auf die Speisung noch anderer als der Fernschnellbahn-Betriebe auszudehnen sein. Damit ergeben sich neue Gesichtspunkte. Mit Rücksicht auf das Fernleitungsnetz und auf den Transport der Brennmaterialien findet man vielleicht als günstigsten Ort der Kraftstationen einen Platz unmittelbar an den Kohlengruben, wenn auch nicht gerade für die Strecke Berlin-Hamburg. — Die Aufstellung „grosser Maschinenaggregate“ ist endlich auf das eindringlichste zu widerathen; hier werden nur Dampfturbinen am Platze sein.

So weit der Elektriker; etwas einschneidender dürfte die Durchsicht werden, die der Bauingenieur an den Vorschlägen der kleinen Schrift vorzunehmen hat. Die Bahn — bleiben wir bei dem Beispiel Berlin-Hamburg — soll dreigleisig angelegt werden, das dritte Gleis bildet eine Betriebsreserve bei Instandsetzungsarbeiten an einem der beiden anderen, so dass immer nur zwei gleichzeitig befahren werden. Grössere und längere Steigungen, Kurven und Weichen will man auf der freien Strecke vermeiden. Die Stösse der Schienen sollen in derselben Weise unschädlich gemacht werden, wie es in Budapest bei der Strassenbahn (Siemens & Halske) geschehen ist, indem zwei Schienen zu einem Gestänge vereinigt werden, der Stoss der einen immer mit der Mitte der anderen zusammenfällt und die Räder mit doppeltem Lauf- und in der Mitte liegendem Spurkranz versehen werden. Der Zugang zu dem Gleis geschieht durch Unterführungen und Treppen, damit gegebenenfalls Arbeiter usw. zu demselben gelangen können, ohne ein Betriebsgleis überschreiten zu müssen. Planübergänge werden durch Unterführungen gänzlich vermieden, und zu diesem Zwecke soll die Bahnlinie durchweg auf einen Erddamm von 6^m Höhe gelegt werden.

Die Bedenken richten sich einmal gegen die Anlage des dritten Gleises. Abgesehen davon, dass die Anlage eines nur ausnahmsweise dem Betriebe dienenden dritten Schienenweges als ein recht kostspieliges Aushilfsmittel in der Frage der Unterhaltung des Oberbaues erscheint,

machen sich, um das unerlässliche mehrseitige Befahren zu ermöglichen, spitzbefahrene Weichen in den Hauptgleisen nothwendig, die als Gefahrpunkte anzusehen sein werden, und es ist auch an sich das Befahren des einen Gleises in beiden Richtungen, z. B. je nach der Tageszeit, betriebstechnisch nicht unbedenklich, wird doch dadurch allein schon die nothwendige selbstthätige Streckensicherung ganz wesentlich verwickelter gemacht.

Ein weiteres Bedenken ist gegen die Art des vorgeschlagenen Unterbaues zu erheben. Die Wahl einer Doppelschiene wird man zwar als eine sehr glückliche zur Vermeidung der Stösse bezeichnen dürfen; wenn die Hrn. Verfasser aber glauben, mit der gewöhnlichen Bettung auf Schnellzugstrecken und sogar mit Kiesbettung im dauernden Betriebe auskommen zu können, so möge dazu auf die Ausführungen des Hrn. Ober-Ingenieurs Petersen im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrg. 1900 („Ueber die Grenzen, welche der Fahrgeschwindigkeit auf Eisenbahnen durch die Fliehkraft in den Bahnkrümmungen gesetzt sind“; auch als Sonderdruck im Verlage von Kreidel in Wiesbaden erschienen) verwiesen werden, die sich eingehend mit Schnellbahnen beschäftigen und daran erinnern, dass die Seitenstösse infolge ungenauer Gleislage mit der zweiten Potenz der Geschwindigkeit wachsen und dass darnach die durch den Betrieb hervorgerufenen seitlichen Abweichungen der Gleislage bei Bahnen, die für 200^{km} Geschwindigkeit gebaut sind, nur $\frac{1}{5}$ der in den jetzigen für 90^{km} Geschwindigkeit bestimmten Gleisen betragen dürfen. Dass aber eine so genaue Gleislage mit unserer Bettung für Hauptbahnen nicht zu erreichen ist, namentlich nicht auf hohen Dämmen, die erst nach Jahren zur Ruhe kommen, muss wohl als ausgemacht gelten. Bereits in dem seinerzeit viel besprochenen, in der Elektrotechn. Zeitschrift 1891 veröffentlichten Projekte eine Schnellbahn Wien-Budapest der Firma Ganz & Co. in Budapest ist die Frage des Unterbaues für eine solche Bahn eingehender erörtert und vorgeschlagen worden, die (eisernen) Querschwellen auf einem durchgehenden Betonfundament durch Schrauben zu befestigen, das Fundament bis auf den gewachsenen Boden herunterzuführen und demzufolge einen Ersatz hoher Dämme durch Viadukte vorzuziehen. Man wird einer solchen Anordnung der Betriebssicherheit wegen unbedingt den Vorzug geben müssen. Sie ist zwar erheblich kostspieliger, als Erddamm und Kiesbettung, erfordert dann aber voraussichtlich wesentlich geringere Unterhaltungskosten und macht die Anlage des dritten Gleises entbehrlich.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen aus Vereinen.

Arch.- u. Ing.-Verein zu Magdeburg. Sitzung am 29. April 1901., Vors. Hr. Mackenthun.

Nach Erledigung des geschäftlichen Theiles bespricht Hr. Claussen den neuen Kanal-Gesetzentwurf an der Hand der Druckschrift „Wasserwirtschaftliche Vorlage von Reg.- u. Brth. Sympher, Berlin 1901“ und der dem Abgeordnetenhaus zugegangenen Druckschriften über die einzelnen Ausführungen. Durch eingehende Begründung

So müssen wir die Villa Borghese fassen, nicht als blossen hygienischen Stadtpark, wie es deren viele giebt. Dieses Kunstwerk ist jetzt Eigenthum der Stadt geworden. Ein herrliches neues Besitzthum des modernen Rom. Mit der Besitzergreifung der Villa ist aber auch zugleich der Gedanke aufgetaucht, das neue, zu errichtende Reiterstandbild des verstorbenen Königs Umberto dort aufzustellen. Dieser Gedanke veranlasst mich, das Wort zu ergreifen. Derselbe ist, es sei gleich gesagt, ein künstlerischer Missgriff und mein Zweck ist, womöglich mit dazu beizutragen, dass dieses Projekt fallen gelassen wird.

Ein jedes Kunstwerk hat seine Region der Vorstellung, regt die Phantasie in einer bestimmten Richtung an. Ein modernes Standbild, ein Porträt in moderner Kleidung giebt den Menschen nicht als Naturgebilde, sondern als stark ausgeprägtes Zeitprodukt. Bartracht und Kleidung spielen meistens eine solche Rolle, dass unser Interesse ganz eng umgrenzt und lokalisiert wird. Die Ideen, die durch das Standbild wachgerufen werden, sind meist speziell patriotische, modern-politische und nirgends führt die Erscheinung zu einem allgemein Menschlichen oder gar Poetischen.

Wenn in anderen Zeiten es dem Künstler möglich war, den Vorstellungshorizont eines Standbildes zu erweitern, sei es wie im Alterthum, wo die Tracht eine ganz ursprüngliche war, bei der die nackte Gestalt des Menschen die Oberhand behielt, oder wie noch in späteren Jahrhunderten, wo der Künstler ganz frei mit der Tracht

der Vorlage, wie solche durch ein reiches statistisches Material und klare technische Darlegungen der vorhandenen und später eintretenden Verhältnisse in der erwähnten Druckschrift gegeben ist, wies Redner die Nothwendigkeit dieser Ausführungen nach, so dass die Versammlung nach lebhafter Erörterung der einzelnen ausschlaggebenden Gesichtspunkte, trotz der anscheinend hohen Kosten für die Gesamtvorlage, sich der Ansicht nicht verschliessen konnte, dass diese nur bei einer Durchführung im Ganzen geeignet sei, für das Wohl des engeren Vater-

schalten und walten konnte, wenn das Kostüm hinderlich wurde, etwas Typisches zu schaffen, so ist es heute gerade umgekehrt der Wille der Zeit, die statistische Treue der Lebenserscheinung festzuhalten und vor allem diese zu geben, ohne Rücksicht auf ihre künstlerische Tragweite. Es ist hier nicht der Ort, das Für und Wider dieser Auffassung zu erörtern, ich stelle sie lediglich als Thatsache hin und wir müssen mit ihr rechnen, wenn es sich um den Aufstellungsort eines modernen Standbildes handelt.

Es wird bei der Aufstellung, bei der Einreihung eines Standbildes in eine Umgebung immer die Frage entstehen, wie sich diese Welt vereinigt mit der, welche die Umgebung ausdrückt. Klar ist es, dass wenn der gleiche Geist in Beiden lebt, die Einigung am natürlichsten zustande kommt. Es liegt deshalb am nächsten, ein modernes Standbild zwischen moderne Architektur zu setzen. Es bleibt dann nur noch zu überlegen, ob man es aus speziellen künstlerischen Gründen besser da oder dort, so oder so einreicht, nicht aber besteht die Sorge, im allgemeinen einen Missgriff zu thun. Ueberhaupt ist das Geisteselement, mit dem die Plastik innig zusammenhängt, die Architektur. Diese, als Menschen- und Kulturprodukt, ist die Atmosphäre, in der die Plastik entsteht. Die Plastik erscheint als die natürliche Fortsetzung der architektonischen Gestaltung, sobald die architektonische Situation überhaupt die Elemente zu einer künstlerischen Weiterbildung enthält. Solche Situationen sind nun freilich in unseren mo-

In der Sitzung vom 8. Mai machte Hr. Stdtbauinsp. Berner Mittheilungen über den Museums-Neubau. Unter Vorführung der ausführlichen Pläne gab er zunächst einige nähere Erklärungen über die Entstehung und Fortentwicklung des Bauplanes, wie derselbe dem freien Gelände entsprechend einigen Umgestaltungen unterworfen werden musste und wie hierbei auf die in Zukunft in Aussicht genommene Erweiterung Bedacht zu nehmen war. Eingehend auf die Raumvertheilung in den verschiedenen Geschossen, besprach er Lage und Zweck der einzelnen Räume, ihre in Aussicht genommene, den verschiedenen Ausstellungs-Gegenständen angepasste architektonische Ausbildung, sowie den äusseren Aufbau, der in seiner bewegten Massengruppirung die innere Raum-Bestimmung charakteristisch zum Ausdruck bringt und durch besonders vorgelegte balkonähnliche Terrassen und im Vorgelände eingefügte gärtnerische Vertiefungen belebt wird. Den Ausführungen über die nöthigen, durch das frühere Festungsgelände bedingten umfangreichen

Bedenken wir nun nach diesen Betrachtungen, dass in ein Kunstwerk von so ausgesprochen idyllem Charakter wie die Villa Borghese ein modernes Standbild gesetzt werden soll, so ist es einleuchtend, dass sich die zwei Vorstellungswelten, die dadurch angeregt werden, absolut feindlich gegenüberstehen. Jede will etwas ganz

4. Der Schutz, den ein Blitzableiter gewährt, ist um so sicherer, je vollkommener alle dem Einschlag ausgesetzten Stellen des Gebäudes durch Auffange-Vorrichtungen geschützt, je grösser die Zahl der Gebäude-Leitungen und je reichlicher bemessen und besser ausgebreitet die Erdleitungen sind. Es tragen aber auch schon metallene Gebäudetheile von grösserer Ausdehnung, insbesondere solche, welche von den höchsten Stellen der Gebäude zur Erde führen, selbst wenn sie ohne Rücksicht auf den Blitzschutz ausgeführt sind, in der Regel zur Verminderung des Blitzschadens bei. Eine Vergrösserung der Blitzgefahr durch Unvollkommenheiten des Blitzableiters ist im allgemeinen nicht zu befürchten.

25. Mai 1901.

5. Verzweigte Leitungen aus Eisen sollen nicht unter 50 qmm, unverzweigte nicht unter 100 qmm stark sein. Für Kupfer ist die Hälfte dieser Querschnitte ausreichend; Zink ist mindestens von ein- und einhalbfachen, Blei vom dreifachen Querschnitt des Eisens zu wählen. Der Leiter soll nach Form und Befestigung sturmsicher sein.

6. Leitungsverbindungen und Anschlüsse sind dauerhaft, fest, dicht und möglichst grossflächig herzustellen. Nicht geschweisste oder gelöthete Verbindungsstellen sollen metallische Berührungsoberflächen von nicht unter 10 qcm erhalten.

7. Um den Blitzableiter dauernd in gutem Zustande zu erhalten, sind wiederholte sachverständige Untersuchungen erforderlich, wobei auch zu beachten ist, ob inzwischen Änderungen an dem Gebäude vorgekommen sind, welche entsprechende Änderungen oder Ergänzungen des Blitzableiters bedingen. —

Ausbildung der Stirnmauern auf überschütteten Gewölben zur Verminderung des ungünstigen Einflusses des Erddruckes. Es ist nicht anzunehmen, dass der in No. 30 der Dtschn. Bztg. gemachte Vorschlag Anklang finden wird, die Stirnmauern mit Rücksicht auf den seitlichen Erddruck und die daraus angeblich entspringende Gefahr einer Verschiebung der Mauern auf dem Gewölbe, oder gar einer Zerreiſung des Gewölbes nach seiner Längsrichtung so auszubilden, wie in jener Notiz empfohlen wird. Bei kleinen Schütthöhen und Verwendung guter Baumaterialien ist wohl noch niemals eine schädliche Wirkung des Seitendruckes beobachtet worden, weil die Stirnmauern dort aus anderen Ursachen (Auflagern der Deckplatte und Wirkung des Frostes) stärker gemacht werden, als der Erddruck fordert; bei grösseren Höhen der Stirnmauern und des dahinter aufgeschütteten Erdrreiches würde aber der Mehraufwand an Mauerwerk bei Befolgung jenes Vorschlages so bedeutend werden, dass es dann besser wäre, auf andere einfachere Art abzuhefen. Der seitlichen Verschiebung der Stirnmauer auf dem Gewölberücken könnte dann sehr einfach dadurch entgegen gewirkt werden, dass man in einzelne Fugen des Gewölbes Eisenabschnitte von 15 bis 20 cm Länge einlegen lässt, welche um einige cm aus dem Gewölberücken hervorragen, also in das Mauerwerk der Stirnmauer einbinden, und so die Verschiebung verhindern. Andererseits kann die befürchtete Zerreiſung des Gewölbes selbst nach seiner Längsrichtung durch Einlegen einiger Flacheisenanker in die Lagerfugen des Gewölbes verhindert werden, welche die der Stirn zunächst belegenden Theile des Gewölbes mit dem übrigen Gewölbe verbinden.

Da übrigens neuerdings allgemein dahin gestrebt wird, die Stärke der Gewölbe durch bessere Ausnutzung der Druckfestigkeit des Steinmaterials herabzumindern und dies nur bei gleichzeitiger Verwendung gut erhärtender Fugenmörtel möglich ist, dürfte mit der Gefahr einer Zerreiſung des Gewölbes nach seiner Längsrichtung infolge des Seitenschubes der auflastenden Erde kaum noch zu rechnen sein. Derartiges kommt wohl bei Anwendung ganz minderwerthiger erhärtender Fugenmörtel vor. Bei flachen Gewölben wird überdies dem seitlichen Erddrucke nicht nur durch Ausnutzung der Zugfestigkeit der Steine und Fugen entgegengewirkt, vielmehr kann man die der Front zunächst belegenden Theile des Gewölbes, auf welchen die Stirnmauer steht, dann als ein scheitrechtes Gewölbe betrachten, welches jenen seitlichen Druck auf die Widerlager überträgt, und selbst nach Ueberwindung der in den Fugen usw. wirkenden Zugfestigkeit eine weitergehende seitliche Verschiebung der Gewölbe-front verhindert. —

E. Dietrich.

Preisbewerbungen

Ein Preisausschreiben um Entwurfsskizzen zu einer Platzanlage zwecks Freilegung des kgl. Schlosses usw. erlässt der Magistrat in Königsberg i. Pr. unter den Architekten Deutschlands. Termin der Einlieferung der Entwürfe 10. August d. J.; 3 Preise von 2500, 1500, und 1000 M., ausserdem Ankauf weiterer Entwürfe zu je 500 M. vorbehalten. Dem aus 7 Personen bestehenden Preisgerichte gehören als Sachverständige an die Hrn. Reg.- u. Brth. Saran, Postbrth. Prinzhausen, kgl. Brth. Wienholdt, Stadtbrth. Mühlbach. Bedingungen und Unterlagen gegen Einsendung von 3 M., die zurückerstattet werden, vom Magistrat zu beziehen. Wir kommen nach Einsicht in die Unterlagen noch auf den Wettbewerb zurück. —

Preisausschreiben betr. Entwürfe für die Ausbildung der Häuserfronten an der Altstädtischen Rheinuferstrasse zu Köln a. Rh. In Ergänzung unserer kurzen Mittheilung in No. 41 noch folgende Angaben. Zweck des Ausschreibens ist die Gewinnung mustergiltiger Entwürfe, die zu einem Sammelwerk vereinigt, Baulustigen und Bauunternehmern als Vorbild dienen sollen, um so eine Verunstaltung der Rheinansicht der Stadt zu verhindern. Es handelt sich

um Wohn- und Geschäftshäuser in Abmessung und Ausstattung nach dem Muster der Altstadt. Sie sollen den praktischen Bedürfnissen der Neuzeit entsprechen, im Aeusseren die Stilform der rheinischen, insbesondere Kölnischen Profanarchitektur des XIII. bis Ausgangs XVIII. Jahrhunderts zeigen. Es werden 2 Klassen unterschieden zu 12—15 bzw. 16—18 M. für 1 cbm umbauten Raumes unter Angabe je 5 verschiedener Frontlängen für eingebaute Häuser und für je 1 Eckhaus.

Jeder Verfasser muss 4 Blatt Zeichnungen, je 2 für jede Klasse liefern, die als ein Entwurf rechnen. Maassstab 1:50, einfache, zur Vervielfältigung geeignete Strichmanier ohne Beiwerk. Angabe von Grundriss und Schnitt, soweit zum Verständniss von Architektur und Konstruktion nöthig, sowie kurze Erläuterung.

Von den von der Stadtverordneten-Versammlung zur Verfügung gestellten Gesamtpreisen (Vertheilung siehe No. 41) zu 10000 M. kommt die Hälfte jedenfalls, die andere Hälfte nur bei Eingang entsprechender Entwürfe zur Vertheilung. Im letzteren Falle Ankauf einzelner Blätter zu Preisen von je 100 M. vorbehalten. Auch eine andere Vertheilung der Einzelpreise ist vorbehalten.

Die preisgekrönten Entwürfe werden freies Eigenthum der Stadt, die das Veröffentlichungsrecht unter Namensnennung der Verfasser erwirbt. Letztere, auch bei Ankauf von Blättern, sind verpflichtet, gegen besonderes Honorar auf Ersuchen Einzelheiten in 1:20 später auszuführen. Allen Verfassern verbleibt das Veröffentlichungsrecht ihrer Arbeit, nach erfolgter Herausgabe des städtischen Sammelwerkes.

Die Betheiligung an dem interessanten Wettbewerbe kann den Fachgenossen warm empfohlen werden, um so mehr, als die Zusammensetzung des Preisgerichtes, das unter 7 Preisrichtern 6 Fachleute enthält, die Gewähr für eine sachgemässe Entscheidung bietet. —

Personal-Nachrichten.

Deutsches Reich. Der Reg.-Bmstr. Stichling ist z. Mar.-Hafenbmstr. ernannt.

Baden. Der Reg.-Bmstr. Karl Schmitt in Karlsruhe ist nach Kehl versetzt u. mit der Leitg. des z. Ueberwachung der elektr. u. mechan. Anlagen des Kehler Hafens erricht. masch.-techn. Bür. betraut. Der Eisenb.-Ing. Friedr. Wolff in Offenburg ist nach Karlsruhe versetzt.

Württemberg. Die Kandidaten des Bauingfachs. Karl Ackermann aus Polep, Karl Baumann aus Giengen a. d. Br., Ad. Göller aus Luzern, Otto Konz aus Tübingen, Wilh. Kurz aus Stuttgart, Eug. Leibbrand aus Ludwigsburg, Heinr. Ling aus Stuttgart, Emil Maier aus Tübingen, Karl Reichle aus Cannstatt, Walth. Rupp aus Kirchheim, Otto Schaal aus Hochdorf, Osk. Waas aus Sedan, Karl Wegmann aus Stuttgart u. Otto Zaiser aus Grab sind bei der 2. Staatsprüfung für befähigt erklärt und haben die Bezeichnung. Reg.-Bmstr. erhalten.

Brief- und Fragekasten.

Von dem Mitglieder-Verzeichniss des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine steht eine kleine Anzahl von Exemplaren zur Verfügung, welche zum Preise von je 2 M., die wir der Kürze halber vorher einzusenden bitten, portofrei versendet werden.

Personalveränderungen wolle man vor allem den betreff. Einzelvereinen rechtzeitig anzeigen, auf deren Mitglieder-Verzeichnisse sich das Verbandsverzeichniss ausschliesslich stützt. Der Verlag der D. Bauzeitung trägt keine weitere Verantwortung für die Richtigkeit. —

Verlag der „Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H.“, Berlin S.W. 46, Bernburgerstrasse 19.

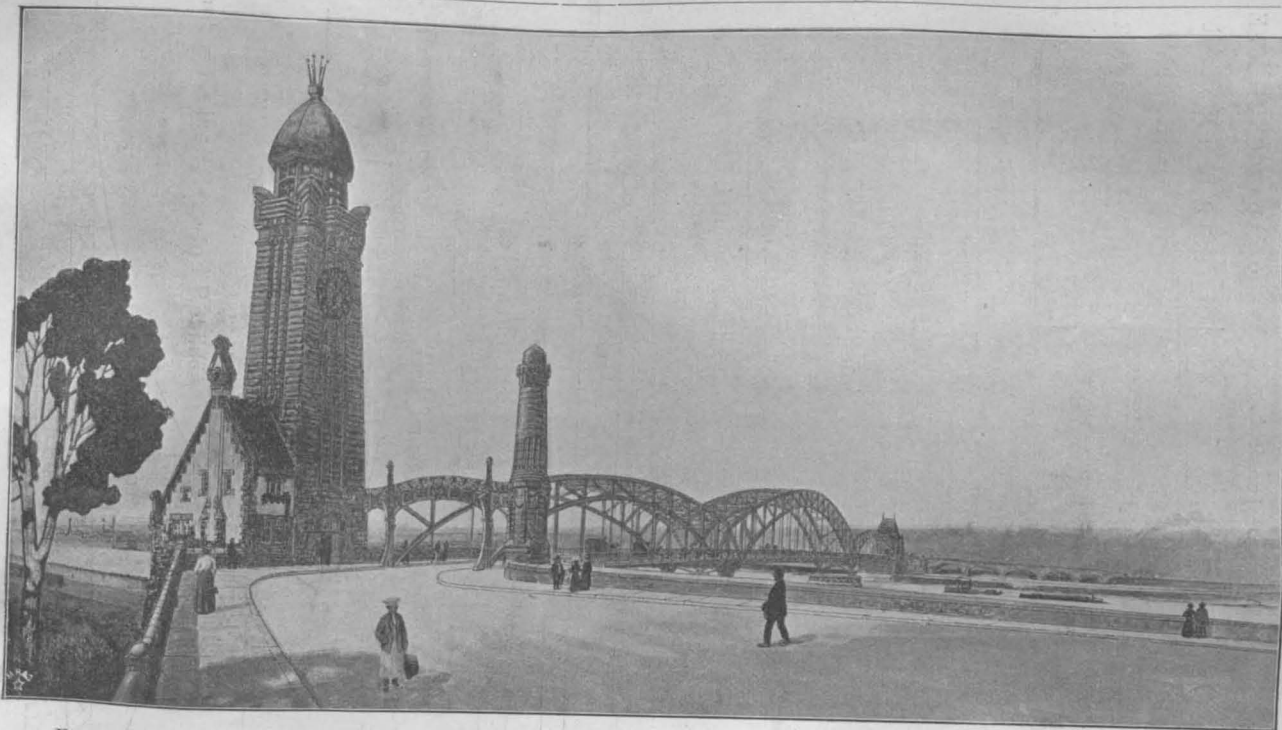
Hrn. Arch. L. G. in München. Wenn Sie unsere Zeitung durch den Buchhandel bestellen, so lässt es sich nicht vermeiden, dass, da in diesem Falle die Versendung über Leipzig geht, Sie mit einem Zeitverlust von etwa 10 Tagen zu rechnen haben. Diesen Zeitverlust können Sie nur dann vermeiden, wenn Sie entweder bei der Post oder unmittelbar bei der Expedition abonnieren. Da Sie nun aber schon bei der Buchhandlung für 1/2 Jahr abonniert haben, so bleibt Ihnen nichts anderes übrig, als mit dieser irgend ein Ihnen günstigeres Abkommen zu versuchen. —

Anfragen an den Leserkreis.

Ein Gesangsvereinslokal ist mit einem Wirthschaftslokal durch 3 Oeffnungen von je 5 m Breite und 3,5 m Höhe verbunden. Beide Räume sollen für sich allein und auch zusammen benutzt werden können; sie sind demnach mit einem leicht beweglichen Abschluss zu versehen, der den Schall möglichst dämpfen soll. Sind jemand Ausführungen bekannt, die obigen Bedingungen durchaus entsprechen und die sich in der Praxis bewährt haben? Der Verschluss mit einem Rolladen wird als nicht genügend erachtet. —

Inhalt: Wettbewerb um den Entwurf zu einer 2. festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim (Fortsetzung). — Die Architektur auf der Grossen Berliner Kunstausstellung 1901 (Fortsetzung). — Elektrische Schnellbahnen zur Verbindung grosser Städte. — Die Villa Borghese und das Denkmal des Königs Umberto. — Mittheilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. — Brief- und Fragekasten. —

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin SW.



Entwurf „Neckarspitz“. III. Preis. Ingenieure: Brücken-Bauanstalt Harkort, Duisburg, R. Schneider, Berlin; Architekt: Bruno Möhring, Berlin.

Wettbewerb um den Entwurf zu einer 2. festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim. (Fortsetzung.)

Von Fritz Eiselen.

Bei der Wahl des Systems des Ueberbaues hat sich eine grössere Zahl von Verfassern von Rücksichten auf die vorhandene Friedrichsbrücke leiten lassen, die wir in No. 42 zur Darstellung brachten, und nähern sich demgemäss wie diese in der Ausbildung der Hauptträger mehr oder weniger der Form einer Kettenbrücke. Wenn nun auch die beiden Brücken zusammen im Stadtbilde in die Erscheinung treten, so ist doch ihre Entfernung von fast 1 km so gross, dass die bei benachbarten Brücken ganz verschiedenen Systems unter Umständen recht hässlich wirkende Durchschneidung der Gurtlinien hier nicht in Betracht kommen kann. Es war vielmehr richtiger, sich ausschliesslich von praktischen und allgemeinen ästhetischen Rücksichten leiten zu lassen und nach diesen die Hauptträgerform zu bestimmen.

Ehe wir auf die preisgekrönten und angekauften Entwürfe im Einzelnen eingehen, die wir übrigens auch nicht nach der Reihenfolge ihrer Bewerthung durch das Preisgericht betrachten werden, seien einige Worte über den interessanten und billigsten Entwurf „Billig“ vorausgeschickt, dessen Verfasser bezüglich der Konstruktion dieselben sind, wie für den 1. und 2. Preis, nämlich die Maschinenfabrik Nürnberg, Filiale Gustavsburg, für den eisernen Ueberbau, die Firma Grün & Bilfinger, Mannheim, für die übrigen Anlagen. Die Architektur tritt hier ganz in den Hintergrund. Die Verfasser haben offenbar nur zeigen wollen, wie die Aufgabe auf die billigste, dabei in der Linienführung der Hauptträger wenigstens nicht unschöne Weise gelöst werden kann. Die in 10,92 m von Mitte zu Mitte entfernten Hauptträger (vergl. Abbildg. 8 S. 270) sind als kontinuierliche Fachwerksbalken mit weitmaschiger einfacher Dreiecksausfüllung gedacht, deren Untergurt sich dem Längenprofil der Brücke, deren Obergurt sich thunlichst der Momentenkurve bei gefälliger Linienführung anschliesst. Die Montage soll bei den Seitenöffnungen von festen Ge-

rüsten aus, die der Mittelöffnung freischwebend von den Stropfseilern her mit weit ausladendem Drehkranne, also ohne jede Schiffahrtsstörung bewirkt werden. Nach vorläufigem Schluss in der Mitte werden die Punkte A der Mittelöffnung durch Lösung der Laschen zu Gelenken umgewandelt bei gleichzeitiger Lösung der Stäbe BC. Das System wirkt dann als Gerberscher Träger mit freischwebenden Stützpunkten. Erst nach Aufbringung der ganzen Fahrbahnkonstruktion, nachdem also die etwaigen Setzungen stattgefunden haben, werden die Punkte A vernietet und die Stäbe BC spannungslos angeschlossen. Das System wirkt nur über den Stropfseilern eine portalartige Querverbindung, der Windträger liegt in der Ebene des Untergurtes. Die Einzelheiten der Konstruktion, d. h. die Verbindung der Querträger mit den Hängestäben zu steifen Halbrahmen, die freie Auflagerung der Querträger auf den Gurten an den dazwischen liegenden Knotenpunkten entspricht ganz den Anordnungen des später zu besprechenden Entwurfes „Sichel“, können daher hier übergangen werden. Das gesammte Eisengewicht der Hauptbrücke (die Unterführungen sind als Melanbögen, die Viadukte als Stampfbeton-Gewölbe hergestellt), beläuft sich auf 1729,75 t, davon 51,25 t Gusstahl, sonst Flusseisen. Auf die Hauptträger selbst entfallen 943,2 t, d. h. 3,9 t auf 1 m, auf die Querverbindungen 64,4 t, die Fahrbahn tafel (Belageisen) 554,1 t, die Fusswege 116,80 t Flusseisen. Die Kosten der Brücke selbst einschl. Endwirlager berechnen sich nach dem Anschläge zu 866 182 M., insgesamt zu 1 356 238 M. Es sei hier gleich vorweg bemerkt, dass in den Anschlägen, die unter Umständen gleichzeitig als festes Angebot der konkurrierenden Firmen gelten, die von der Stadt selbst aus-

Entwurf „Sichel“. I. Preis. Abbildg. 1, 2 u. 3. (Kleinstes Eisengew. 1580 t).

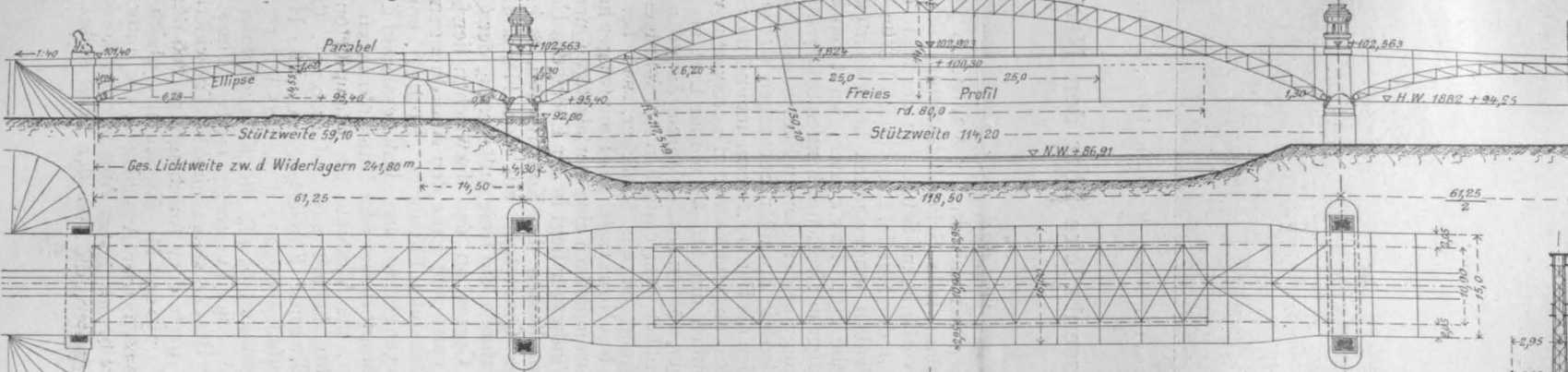


Abb.1. Gesamtansicht.

2. STRASSENBRÜCKE
ÜBER DEN NECKAR
BEI MANNHEIM.
BRÜCKEN - SYSTEME.

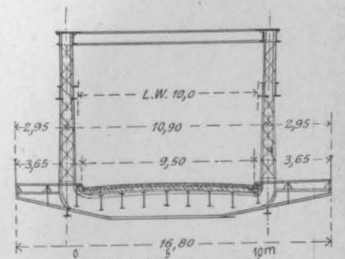
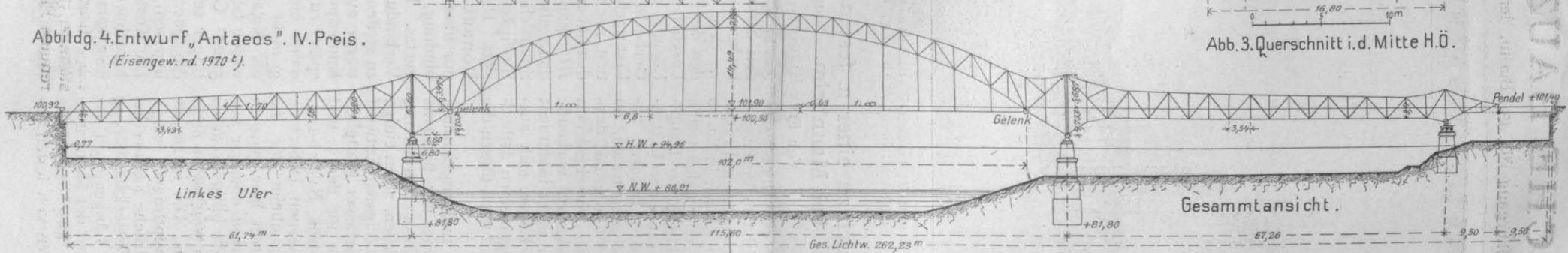


Abb.3. Querschnitt i.d. Mitte H.Ö.

Abb.2. Aufsicht auf Fahrbahn und
unteren Windverband.

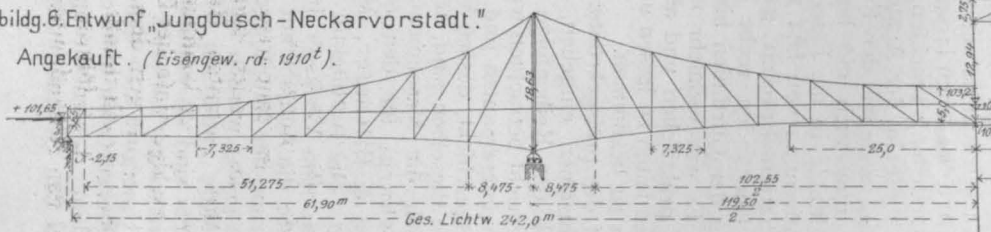
Abbildg.5. Oberer Windverband.

Abbildg.4. Entwurf „Antaeos“. IV. Preis.
(Eisengew. rd. 1970 t).

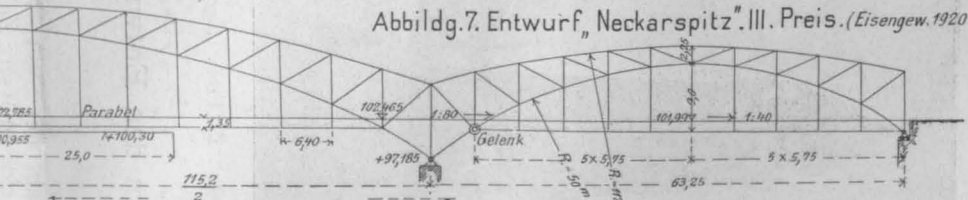


Gesamtansicht.

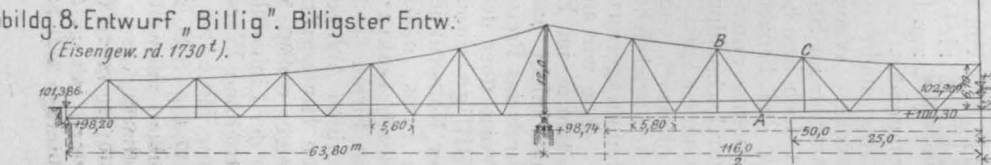
Abbildg.6. Entwurf „Jungbusch-Neckarvorstadt“.
Angekauft. (Eisengew. rd. 1910 t).



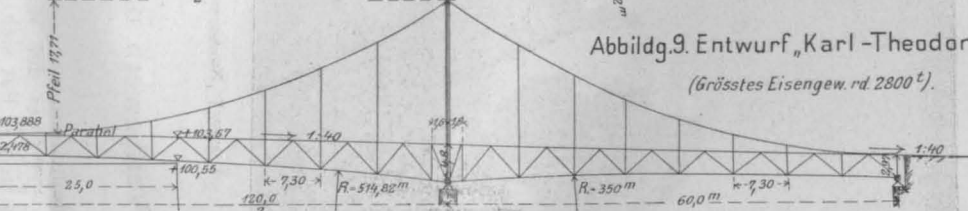
Abbildg.7. Entwurf „Neckarspitz“. III. Preis. (Eisengew. 1920 t).



Abbildg.8. Entwurf „Billig“. Billigster Entw.
(Eisengew. rd. 1730 t).



Abbildg.9. Entwurf „Karl-Theodor“.
(Grösstes Eisengew. rd. 2800 t).



zuführenden Arbeiten, Grunderwerb, Anschluss der Entwässerung und Beleuchtung, Zuschüttung des Kohlenhafens usw. nicht mit enthalten sind, Ausgaben, die z. B. die Kosten des vorliegenden Entwurfes auf nahezu 2 Mill. M. steigern.

Neben diesem Entwurfe ist in Abbildg. 9 S. 270 das System der Arbeit mit dem Kennwort „Karl Theodor“ dargestellt, der äusseren Erscheinung nach eine versteifte Hängebrücke, thatsächlich jedoch ein durchlaufender Träger mit 3 Gurtungen, deren beide unteren mit einfachem Netzwerke ausgefüllt sind, während die obere nur mit Hängestäben anschliesst. Das Gewicht, das alle anderen Entwürfe übertrifft, stellt sich insgesamt auf 2831^t, davon 2666^t Flusseisen zu dem sehr hohen Preise von 415 M. für 1^t. Gesamtkosten 2 055 364 M., davon 1 195 232 M. für das eigentliche Brückenbauwerk. Die Architektur bewegt sich in sehr einfachen Formen. Die Portalständer über den Strompfeilern sind ganz mit massiven Thürmen umhüllt, die jedoch zu schwach sind, um den Anschein erwecken zu können, als wenn sie den oberen Kettengurt stützen könnten.

Ein vierter Entwurf ähnlicher äusserer Erscheinung, ebenfalls ein kontinuierlicher Balken mit gekrümmtem Ober- und Untergurt, der Form der Momentenkurven entsprechend, und einfachem Fachwerk, ist die Arbeit mit dem Kennwort „Jungbusch-Neckarvorstadt“, Abbildg. 6. Die in 10,7 m Entfernung liegenden Hauptträger sind nur über den Strompfeilern portalartig verbunden, sonst ohne Querverstrebung im Obergurt. Im Untergurt ist dagegen ein aus Querstreifen und gekreuzten Diagonalen bestehender Windverband vorgesehen. Die Querträger sind mit dem Untergurt durch Zwickel-Versteifungen verbunden. Die Fahrbahn ist durch Längsträger und sekundäre Längs- und Querträger in Felder geteilt und mit Buckelplatten abgedeckt. Als Pflasterung ist, wie auch bei allen anderen Entwürfen über der Eisenkonstruktion 13^{cm} hohes Holzpflaster auf Zementbeton vorgesehen.

Von den Auflagern ist, wie auch bei den 3 vorgenannten Entwürfen, nur eins auf einem Strompfeiler fest, das zugehörige andere seitlich beweglich. Alle übrigen Lager sind längs- bzw. auch quer beweglich. Die Endfelder sind nicht auf den Widerlagern verankert, sondern zur Aufnahme etwaiger negativer Auflagerdrücke mit Ballast beschwert. Die Architektur ist einfach; die Pfeilerportale sind mit Eisen umhüllt, während die Endwiderlager steinerne Aufbauten tragen. Das Eisengewicht stellt sich auf 1909^t, die trotz der

Montage von festen Rüstungen aus (deren Kosten allerdings vielleicht anderweitig verrechnet sind) nur mit 280 M. f. d. t. angesetzt sind. Der Entwurf, dessen Gesamterscheinung günstig, wenn auch etwas schwer wirkt, ist zum Ankauf empfohlen. Als Verfasser haben sich bekannt: für die Eisenkonstruktion die Gute Hoffnungshütte, Sterkrade (Dir. Prof. Krohn), für die übrigen Arbeiten wiederum Grün & Bilfinger, Mannheim, für die Architektur Stdtbrth. a. D. G. Uhlmann, ebenfalls Mannheim.

Den über der Fahrbahn liegenden Bogen mit Zugband für alle 3 Oeffnungen wendet der Entwurf mit dem Kennwort „Neckarspitz“ an, der mit dem 3. Preise ausgezeichnet worden ist. Unser Kopfbild giebt eine Gesamtübersicht der Brücke und ihrer architektonischen Ausgestaltung vom linken Ufer her von ober-

halb gesehen. Abb. 7 Seite 270 giebt das System wieder. Von der Wormser Eisenbahnbrücke (vergl. Dtsche. Bztg. No. 96, Jhrg. 1900), der die Konstruktion im übrigen in den wesentlichen Anordnungen entspricht, unterscheidet sich dasselbe jedoch dadurch, dass die drei Träger nicht unabhängig nebeneinander gelagert sind, sondern dass die Mittelloffnung noch mit je 1 Felde konsolartig in die Seitenöffnungen hineinragt. Es wird dadurch die Stützweite der Seitenöffnungen verkleinert, die Mittelloffnung entlastet. Der Anschluss an den Mittelträger ist durch einen Holzapfen gebildet, der sich in einem weiteren Loche bewegt. Die Auflagerung wirkt also mehr als Kipplager, wie als Gelenk. Die Fahrbahn ist nur in den 3 Feldern über den Strompfeilern fest mit den Hauptträgern verbunden, sonst freischwebend, wie in Worms. Von den Auflagern ist nur eins über dem einen Strompfeiler fest, alle übrigen sind verschieblich. Das Gewicht der Eisenkonstruktion stellt sich auf 1920^t, die mit je 320 M. in den Ansatz gebracht sind. Der Entwurf ist einer der wenigen, der Luftdruckgründung vorsieht, weil das Rammen von Spundwänden wegen des sehr groben Kieises unthunlich sei. Die bis auf +81,80 N.N. abgesenkten Senkkasten der Uferpfeiler haben 17,5.7 gesenkten Senkkasten der Uferpfeiler haben 17,5.7 bzw. 17,5.4,25 m Grundfläche. Der Baugrund wird im ungünstigsten Falle bis auf 5,08 kg/qcm beansprucht, was bei dem scharfen Kies und der Gründungstiefe wohl noch als zulässig angesehen werden kann, aber höher ist, als bei den anderen Arbeiten.

Die Kosten stellen sich auf insgesamt 1 501 067 M., davon entfallen auf die Eisenkonstruktion einschl. Montage und Schlepperdienst während der Einrüstung 639 400 M.



Entwurf „Sichel“. I. Preis. Ingenieure: Maschinen-Fabrik Nürnberg, Grün & Bilfinger, Mannheim.
Architekt: Geh. Ob.-Brth. Prof. K. Hofmann, Darmstadt.

Die Spannweiten der 3 Bögen und ihre Form sind glücklich gegen einander abgewogen, jedoch wirkt die einseitige Herabziehung der Gurte über den Strompfeilern bis unter das Zugband nicht recht günstig. Sehr eigenartig ist die architektonische Ausgestaltung des Bauwerkes, die sich in durchaus modernen Formen bewegt. Verfasser wendet sich in seinen Erläuterungen gegen jede Verbindung einer Architektur in historischen Stilformen mit einer modernen Eisenkonstruktion. Hiermit sei eine befriedigende Lösung nicht zu erzielen, eine Behauptung, die in dieser allgemeinen Form wohl kaum aufrecht erhalten werden kann. Das Beispiel der Strassenbrücke über den Rhein bei Worms ist der schlagendste Beweis des Gegentheiles. Im übrigen sind die Gesichtspunkte, nach denen die allgemeine Anordnung der architektonischen Ausgestaltung bewirkt ist, für den vorliegenden Fall durchaus glücklich gewählt. Das Schwergewicht ist auf die linke, die Mannheimer Seite gelegt. Da die Rampe hier ganz spitz in die Brückenaxe einläuft (vgl. den Lageplan in No. 40), hat der Architekt von einem geschlossenen Thorbau völlig abgesehen, der nur verkehrshemmend wirken würde und ausserdem von keiner Seite günstig in die Erscheinung treten kann. In dieser Hinsicht sind Entwürfe mit geschlossenen Thorbauten,

wie z. B. die sonst reizvolle Arbeit mit dem Kennwort „Neckar B“ für den vorliegenden Fall verfehlt. Nur vor dem linken Hauptträgerende ist ein massigerer Bau vorgelagert, der mit seinem hochragenden Thurm in den Formen eines Leuchthturmes für das Auge einen befriedigenden Abschluss der Rampe bildet, während vor den rechten Hauptträger nur ein meilensteinartiger Pylon vorgesetzt ist. Am rechten Ufer dagegen, wo die Brücke stumpf endigt und sich fast rechtwinklig nach beiden Seiten in Rampen verzweigt, ist ein geschlossener Bau als Abschluss angeordnet, in welchem die abwärts führenden Treppen und Wohn- und Lagerräume untergebracht sind. Die Abschlüsse der Strombrücke zeigen Portale in wuchtiger Schmiedetechnik, deren Behandlung schon ohne Weiteres den Verfasser, Architekt Bruno Möhring, Berlin, erkennen lässt, der selbst diesen Entwurf als „den reifsten unter seinen vielfachen Arbeiten auf dem Gebiete der Ingenieur-Architektur“ bezeichnet. Freunde der früheren Werke des Architekten, der Bonner Rheinbrücke und der Moselbrücke bei Trarbach, werden diese nicht niedriger einschätzen. Die Ingenieure des Entwurfes sind die A.-G. für Brückenbau Harkort (Dir. Seiffert, Ob.-Ing. Backhaus) in Duisburg und die Firma R. Schneider (Ing. Karl Schneider), Berlin.

(Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Städtebaufragen mit besonderer Beziehung auf Berlin. Zu diesem Artikel geht uns nachstehende Berichtigung zu: Nachdem ich schon im Jahre 1897 (Dtsch. Bztg. S. 95) für einige Punkte im Städtebau, welche Hr. Th. Goecke als Neuheiten kundgab, eine anderweitige Priorität dargelegt habe, bin ich heute durch seinen vor kurzem in d. Bl. veröffentlichten Vortrag über „Städtebaufragen“ zu ähnlichen Berichtigungen veranlasst. Der daselbst auf S. 235 vorgeführte Unterschied zwischen Bauflucht und Strassenflucht, zu Gunsten eines bewegteren architektonischen Bildes auch ohne Vorgärten, findet sich schon in meinem Buche über „Stadterweiterungen“ 1876, S. 280 beschrieben und empfohlen. Wenn ferner an anderer Stelle jenes Vortrages der technischen Hochschule in Darmstadt die erstmalige Einführung eines Lehrstuhls für Städtebau zugeschrieben wird, so bemerke ich, dass ich an der hiesigen Anstalt seit 10 Jahren diesen Gegenstand ausführlich in Vorlesungen und, soweit die Zeit reicht, auch in Uebungen zum Entwerfen behandle.

Kalsruhe.

R. Baumeister.

Preisbewerbungen

Wettbewerb um Entwurfsskizzen zu einer Platzanlage zwecks Frellegung des kgl. Schlosses in Königsberg i. Pr. Als Ergänzung zu der Notiz in No. 42 sei bemerkt, dass durch Niederlegung einer Anzahl von Gebäuden am westlichen Ende des Schlossteiches, welche den Münzplatz begrenzen, einerseits das Schloss freigelegt und andererseits von demselben ein offener Blick zum Schlossteich geöffnet werden soll. Der erweiterte Münzplatz ist zu einer monumentalen Platzanlage umzugestalten. Das Programm enthält genaue Angaben über Grössenverhältnisse und Höhenlage, Baufluchten usw. Verlangt ein Uebersichtsplan 1:2000, ein Lageplan 1:200 mit Eintragung der Grundrisse der den Platz begrenzenden neuen Häuser, alle übrigen Schnitte und Grundrisse sowie Fassaden, die zur Klarlegung des Entwurfes erforderlich sind, ebenfalls 1:200 und die nöthigen Erläuterungen; erwünscht eine perspektivische Skizze. Eine Kostenberechnung wird dagegen nicht verlangt. Die Darstellung der Zeichnungen soll die bei ausgeführten Entwurfsskizzen übliche nicht überschreiten.

Bezüglich der Preise bleibt anderweite Vertheilung der Gesamt-Summe von 5000 M., sowie der Ankauf weiterer Entwürfe für je 500 M. vorbehalten. Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe werden Eigenthum der Stadt Königsberg, welche sich das Recht vorbehält, die Zeichnungen zu vervielfältigen und unter Nennung der Verfasser zu veröffentlichen, auch für Zwecke der beabsichtigten Bauausführung beliebig zu benutzen.

Die zu lösende Aufgabe ist jedenfalls eine sehr interessante. —

Noch einmal der Wettbewerb Synagoge Düsseldorf. Zu unseren in No. 30 im Anschluss an diesen Wettbewerb gebrachten, die Person des Hrn. Prof. Kleesattel in Düsseldorf betreffenden Bemerkungen geben wir die nachträgliche Erklärung ab, dass uns bei denselben ein be-

dauerlicher Irrthum untergelaufen ist. Die „Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Wettbewerben“ enthielten zwar früher die Bestimmung, dass die Annahme des Preisrichteramtes nicht nur „die Verzichtleistung auf jede unmittelbare oder mittelbare Betheiligung am Wettbewerb“ bedinge, sondern auch „an der Ausführung des betreffenden Baues“; letzterer Zusatz ist aber in den durch die Abgeordneten-Versammlung des Verbandes Deutsch. Arch.- u. Ing.-Vereine in Rothenburg o. T. festgestellten Grundsätzen vom Jahre 1897 gestrichen worden. Hr. Prof. Kleesattel hat also durch die Uebernahme des Auftrages zur Aufstellung eines neuen Entwurfes nicht gegen die „Grundsätze“ verstossen. —

Wettbewerb Sparkassen-Dienstgebäude Bozen. Bei der am 20. d. M. erfolgten Entscheidung erhielten: den I. Preis von 1800 Kr. der Entwurf „rothe Scheibe b“, Verf. die Hrn. Arch. Emil Deines und Gustav Schmoll, Karlsruhe, den II. Preis von 800 Kr. die Arbeit „saxa loquuntur“, Verf. Hr. Arch. Rudolf Krausz, Wien, den III. Preis von 600 Kr. die Lösung „Aem Ritter“, Verf. Hr. Arch. und Bmstr. Ernst Schäfer, Reichenberg. Zum Ankauf empfohlen die Entwürfe „Wohlauf“ und „rothe Scheibe a“.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einer Kanzel für die St. Ludwigskirche in Deutsch-Wilmersdorf. Bei diesem unter den Mitgliedern des Architekten-Vereins zu Berlin veranstalteten Preisausschreiben, hat, wie wir noch nachträglich mittheilen den I. Preis von 250 M. der Entwurf mit dem Kennwort „Carrara“, Verf. Hr. Reg.- u. Brth. Hasak, den II. Preis von 200 M. die Arbeit mit dem Kennwort „Achteck“, Verfasser Hr. Prof. Ehemann, beide in Berlin, erhalten. Ein Vereinsandenken wurde dem Entwurf mit dem Kennzeichen einer Rose, Verfasser Hr. Landbauinsp. Hertel in Ruhrort zutheil. —

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem Prof. Hartmann an der Techn. Hochschule in Berlin ist der Rothe Adler-Orden IV. Kl., dem Stadtbrth. Krause in Berlin und dem Kr.-Bauinsp. Brth. Schulze in Bonn ist der kgl. Kronen-Orden III. Kl. verliehen.

Dem grossh. hess. Geh. Ob.-Brth. Mayer in Darmstadt ist die Stelle des hess. vortr. Rathes im Minist. der öffentl. Arb. in Berlin verliehen.

Versetzt sind: Die Eisenb.-Bau- u. Betr.-Insp. L a i s e in Breslau als Vorst. der Bauabth. nach Olpe und K a u l e in Kattowitz nach Aachen zur Leitung des Baues für die Erweiterung des Bahnhofes das.

Sachsen. Der Reg.-Rth. Frhr. v. Welck bei der Techn. Hochschule in Dresden ist z. Honorarprof., der Reg.-Bmstr. bei der Staatseisenb.-Verwaltg. Winter in Werdau z. Bauinsp., der Reg.-Bfhr. bei der Staatseisenb.-Verwaltg. A. P. A. C a l l e n b e r g z. Reg.-Bmstr. in Dresden ernannt. Dem Bauinsp. bei der Staatseisenb.-Verwaltg. B a h s e in Burgstädt u. dem Reg.-Bmstr. B a r t h o l d bei dem Landbauamt Chemnitz ist die nachges. Entlassung aus dem Staatsdienste bewilligt.

Württemberg. Dem Reg.- u. Brth. Sommerkorn in Oppeln ist das Ritterkreuz I. Kl. des Friedrichs-Ordens verliehen.

Inhalt: Wettbewerb um den Entwurf zu einer 2. festen Strassenbrücke über den Neckar bei Mannheim (Fortsetzung). — Vermischtes. — Preisbewerbungen. — Personal-Nachrichten. —

Kommissionsverlag von Ernst Toeche, Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin SW.